N° 285.—7e Année. (Tous les Jeudis)

Dans ce Numéro, un hors-texte en couleurs : RUTHERFORD

25 Février 1904
40 centimes.

LA VIE AU GRAND AIR

LE DERNIER COUP DE PIED DE RUTHERFORD

(VOIR NOTRE RUBRIQUE " AUTOUR DES SPORTS ")

Stade contre Racing

France contre Swansea

Réouverture d'Auteuil

Aéroplane Archdeacon

Les Canots de Monaco

Pierre LAFITTE & Cie, Editeurs, 9, Avenue de l'Opéra, Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

KODAK · KODAK

KODAK

LA PHOTOGRAPHIE SIMPLIFIÉE

TOUTES LES LUMIÈRES

SONT BONNES POUR IMPRIMER

DES ÉPREUVES AVEC LES PARIERS EASTMAN

(BROMURE, DEKKO, VELOX)

CARTES POSTALES SENSIBLES depuis 0fr.60 la pochette

EN VENTE CHEZ

EASTMAN KODAK

PARIS	LYON
5, Avenue de l'Opéra 4, Place Vendôme	26 et 28, Rue de la République

KODAK · KODAK

COLLECTIONNEURS D'AFFICHES

Envoyez votre adresse à CAMUS, 43, Rue de Turenne, Paris.

VIN FIN BEAUJOLAIS naturel, fruité, bonne conserve, 215 litr., fco port gare destce; dom.le Paris. **85f**

Echan grat. P. Fromont, propr., *Villefranche-en-Beaujolais (Rhône).*

Orléans — Loiret

P. MÉRÉ DE CHANTILLY

Médailles d'Or aux Expositions

ONGUENT ROUGE MÉRÉ

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU

Guérison rapide et sûre des *Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons, Molettes, Engorgements, Courbes, Suros, Eparvins.*

Effet gradué à volonté — Pas de traces.

LA BOITE, AVEC BROCHURE, FRANCO : 3 FR. 50

LE PHYSIC BALL MÉRÉ

Est le meilleur purgatif pour tous genres de Chevaux

EMBROCATION MÉRÉ

Le Trésor du Sportsman.

Liniment révulsif sans rival pour fortifier les jambes des chevaux

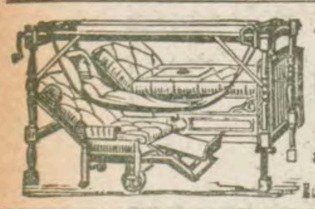
La bouteille : 5 fr. — Franco gare, 5 fr. 60.

CAPSULES PERRONCITO ŒSTRES et VERS DU CHEVAL 3 fr. la Boîte

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.

113, faub. St-Honoré, Paris



APPAREIL pour soulever et transporter les Malades

S'adaptant à tous les Lits

DUPONT

Fabricant breveté s.g.d.g.

FOURNISSEUR DES HOPITAUX

à Paris, 10, Rue Hautefeuille

LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES

Envoi franco du Catalogue contenant 423 gr

NOUILLES & MACARONIS FRAIS AUX ŒUFS

SCAPINI

BISCUITS

MAISON PRINCIPALE

38, Bd de Strasbourg — PARIS

E. MEZIDON

146, Rue de Rivoli, 146. — PARIS

MOYENS PRUDENTS

La plus importante Manufacture d'Appareils pour l'**USAGE INTIME** des deux sexes. — Modèles *sérieux* et *amusants*. — *Marque très recherchée* aux Colonies et à l'Etranger.

Envoi gratuit du Catalogue sous pli cacheté

EXPÉDITIONS *sans marque extérieure*

CONSEILS & RENSEIGNEMENTS. — *Téléphone 215-12*

La Nouvelle Pile

"SPARK"

à liquide Immobilisé

assure la marche parfaite

des **AUTOMOBILES**

par son Ampérage élevé (20 à 22 Amp.)

et la chaleur de son étincelle

PAZ & SILVA Constructeurs-Électriciens

55, rue Ste-Anne, Paris

ERNEST LOSTE livre de suite

Les 12-Chevaux BAYARD

Voir aux Petites Annonces la liste des Voitures d'occasion disponibles.

A. CLÉMENT, Constructeur

VENTE - ACHAT - ECHANGE

37, RUE BRUNEL, PARIS — Téléphone 555-43

LES CÉLÈBRES VOITURES & MOTEURS MERCÉDÈS

Se font dans les types suivants :

20-24 CHEVAUX
28-32 CHEVAUX
40 CHEVAUX
60 CHEVAUX
90 CHEVAUX

Se méfier des Contrefaçons

C.-L. CHARLEY

71, Av. des Champs-Élysées, Paris

Adresse Télégraphique : AMCHARLEY, concessionnaire exclusif. Téléphone : 549-77

PROTECTEUR

Applicable sur TOUS PNEUS NEUFS & USAGÉS

Évite

DÉRAPAGE, CREVAISONS

ÉCHAUFFEMENT, POUSSIÈRE

CHAMEROY

AU VESINET (S.-et-O.)

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE, 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10 fr. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.

— Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.*** —

La **Maison EYQUEM,**

191, Boulevard Péreire,

PARIS

pourra vous livrer à partir de **25** *fr. des appareils reproduisant à mille exemplaires l'écriture de votre machine à écrire ou à trois mille exemplaires, votre écriture manuscrite.*

Fabrique de Papiers cirés

APPAREILS EXTRA-RAPIDES

Pour imprimer sans préparation et en noir

les Circulaires, Convocations, etc.

TÉLÉPH : 508-77

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Guéris par les **Cigarettes** ou la Poudre **ESPIC**

MOTOBLOC

Simplicité, Solidité, Sécurité

Visite facile

Un seul carter, Attaque directe, 8 engrenages en tout

CHASSIS 10-12 CH. **6.400 fr.**

102, RUE DES VIVANTS, BORDEAUX

239, BOULEVARD PÉREIRE, PARIS

La Cote Libre

Grand Journal Financier quotidien (8 pages)

Contient in-extenso :

1° *La Cote officielle des Agents de Change* **Au Comptant et à Terme ;**

2° *La Cote officielle de la Coulisse à Terme et du Marché en Banque au Comptant.*

3° *La Cote des Charbonnages aux Bourses de Bruxelles, de Lille et de Lyon.*

4° *Dans 4 grandes pages de texte tous les jours, il donne :*

Les dépêches et les dernières nouvelles ; un compte rendu très détaillé de chaque séance de Bourse ; les convocations d'actionnaires ; les comptes rendus d'assemblées ; les annonces de coupons ; les Recettes des Chemins de fer où les tirages de toutes les Valeurs à lots.

Sur demande, un service d'essai est fait gratuitement pendant **Dix jours.**

29, Chaussée d'Antin, PARIS

M. W. K. VANDERBILT J^r^

a atteint le premier

148 kil. 550 m. à l'heure

Sur ses PNEUS

CONTINENTAL

avec les nouvelles toiles

18, RUE BRUNEL, PARIS

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . . 16 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.

25 Février 1904. — N° 285

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.

LES "PLUS LOURD QUE L'AIR". — L'AÉROPLANE ARCHDEACON.

Après la montgolfière le ballon, après le ballon l'aéronat, après l'aéronat l'aéroplane. Le vol plané est dans l'air — le mot s'impose. M. Archdeacon, dont on connaît les audaces et les initiatives, vient de faire construire un appareil avec lequel il va tenter sous peu des expériences sur les dunes du Pas de Calais. Notre photographie représente l'expérimentateur couché sur son appareil, dans la position de départ.

(Voir l'article page 148)

Semaine de Réouverture ◙ Colombes et Auteuil

C'est fait! Les hippodromes ont rouvert leurs portes. Sportsmen et turfistes se sont retrouvés et ont piétiné le gravier des pesages avec la même joie que le Parisien foule à nouveau l'asphalte des boulevards après une absence de deux mois. Dire que le temps fut superbe serait exagéré; il a plu, il a venté, il a même grêlé, mais qu'importe aux fervents des luttes du turf!

◓ ◓ ◓

PROFITANT de la date du 15 février, qui marque la réouverture des champs de courses, laissée libre par la Société des Steeple-Chases, le Sport de France nous a conviés à Colombes, et, malgré le temps menaçant de la matinée, la recette a dû être fructueuse pour la benjamine de nos Sociétés sportives.

Depuis deux longs mois, en effet, les courses avaient fait trêve dans notre région parisienne; aussi pesage et pelouse étaient-ils très amplement garnis; on se serait cru dimanche.

Malgré le grand nombre de chevaux ayant fait les déplacements du Midi, les concurrents n'ont pas manqué, et, fait à remarquer, ils sont venus en bonne condition; l'hiver, il est vrai, ne fut guère rude, et c'est à peine

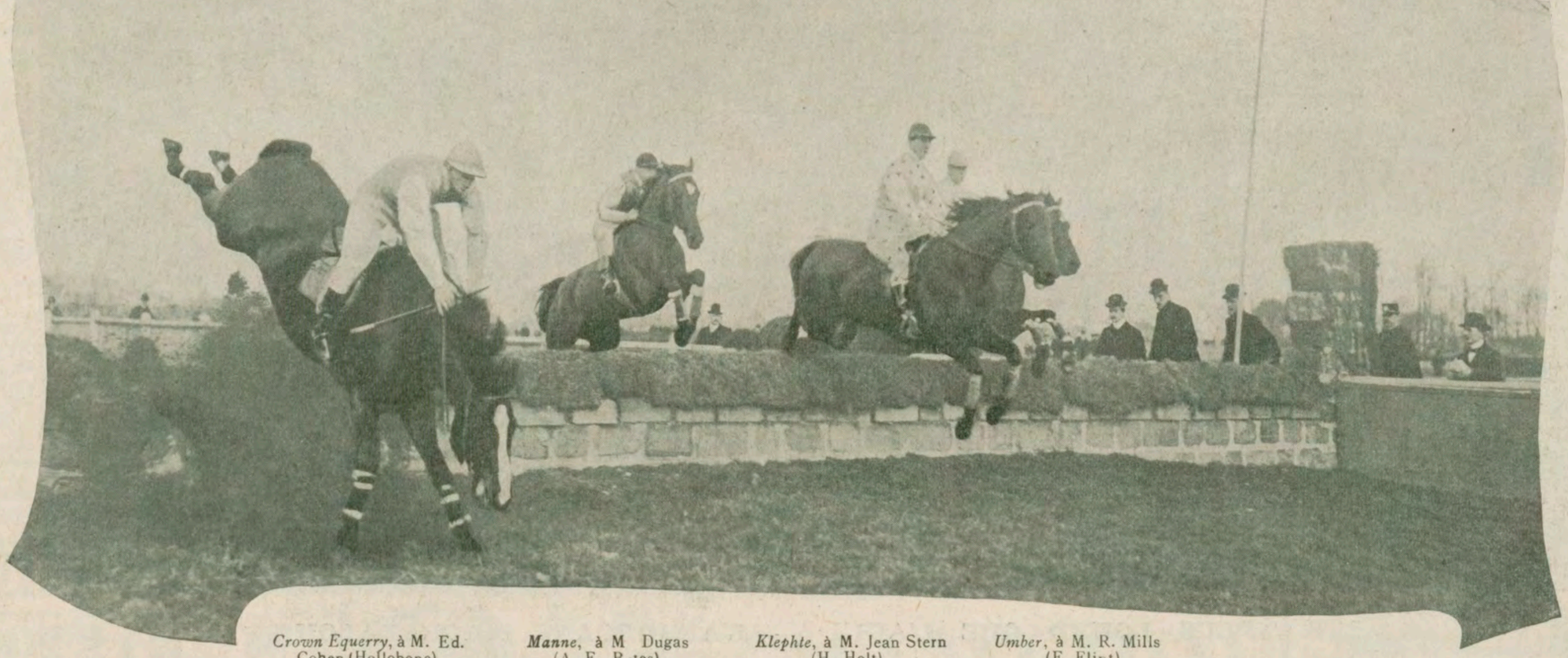
La première réunion dans la région parisienne.
Un coin du pesage à Colombes.

si, à Chantilly comme à Maisons, le travail fut interrompu pendant une ou deux fois quarante-huit heures.

Que dire de cette première escarmouche? Peu de chose à retenir, si ce n'est que l'invincible Leigh tient à sa réputation de l'an dernier. A Nice, sa cavalerie ne brilla point, aussi l'entraîneur veinard rentra-t-il vite en Chantilly sa bonne ville; il laissa sur la Côte d'Azur quelque vague garçon d'écurie et s'en vint « affûter » sa cavalerie pour les premiers combats; il a réussi à Colombes comme à Auteuil, et cependant il n'était pas satisfait; sur les douze premières épreuves de l'année disputées, il s'en est adjugé cinq; il comptait frapper un grand coup les deux premières journées en remportant quatre victoires à Colombes et six à Auteuil; rien que cela! C'est que Leigh est un peu la bête noire de ses

Reina, au baron de Waldner (Vaus) arrivé 2e. | *Cher Ami*, au Cte de la Boutelière (H. Mitchell). | *Eunice III*, à M. Champoulon (H. Holt). | *Vitellius II*, à M. G. Ledat (Flint), arrivé 1er.

Le départ du Prix Arlequin (steeple-chase, 4 000 fr., 3.100 m.) Colombes, 15 fév.



Crown Equerry, à M. Ed. Cohen (Hollobone). | *Manne*, à M. Dugas (A. E. Bates), arrivé 3e. | *Klephte*, à M. Jean Stern (H. Holt), arrivé 1er. | *Umber*, à M. R. Mills (E. Flint), arrivé 2e.

Le saut du mur. — Prix des Muscadins (steeple-chase, 5.000 fr., 4.000 m.), Colombes, 15 février.

confrères anglais et même américains; on l'accusa, l'an dernier, des pires pratiques. rien ne put être officiellement prouvé, mais il passe pour l'importateur chez nous du « doping ». C'est lui qui est cause des « addendas » aux règlements des Sociétés; c'est à lui que nous devons la nomination d'une commission... extra-sportive composée de vétérinaires et de professeurs de l'Ecole d'Alfort chargés de veiller à l'article 44 *bis* du Code des Steeple.

J'ignore si M. Garcin, l'excellent vétérinaire spécialiste, si MM. Kauffman, professeur à Alfort, et Almy ont découvert une « dopinine » semblable à la tuberculine, permettant de reconnaître si un cheval est dopé ou non. Je le souhaite, car ils auront rendu un grand service à l'élevage; mais comme les « doping » employés sont à base de strychnine, de noix vomique, de cocaïne, il est extrêmement difficile, pour ne pas dire impossible, de reconnaître si un cheval, avant de courir, a reçu ou non le « bon bol », même à l'autopsie, la strychnine ou la cocaïne données en petite quantité — suffisamment pour produire « de l'effet », pas assez pour tuer — ne pourront guère se retrouver. Aussi les « dopeurs », j'entends ceux qui possèdent les doses exactes, variables suivant le tempérament d'un cheval, dorment sur les deux oreilles. Cependant, que leur sommeil soit celui du lièvre, on fait tant de progrès aujourd'hui en chimie, qu'une découverte sensationnelle ne m'étonnerait nullement. Je sais, de source certaine, que la question a été *très, très* travaillée, et que certains « doping » employés l'an dernier ayant été analysés et déterminés, un petit rien, une substance très commune permettrait de reconnaître presque instantanément... la fraude; car « doper » un cheval est non seulement nuire à l'amélioration de la race du pur sang — but des courses — mais voler le public.

On dit que... mais j'ai promis le secret et je me tais.

Enfin de compte, Leigh nous a amené des chevaux en condition excellente — ceci est un effet non pas des soins particuliers dont les entoure l'entraîneur, mais du régime mélassé dont j'ai déjà eu l'occasion de parler aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*; l'alimentation sucrée est excellente pour les chevaux, et surtout pour ceux desquels on exige une grosse somme de travail. Cependant, imitant l'Allemagne et l'Amérique, certains donnent aux chevaux de la tourbe mélassée; quand on peut donner des produits sucrés mélangés de fourrages hachés et de mélasse, contenant une plus grande quantité de sucre, la tourbe est un aliment neutre qui ne sert qu'à absorber la mélasse, tandis que le fourrage nourrit.

Boër

4 ans, par Bérenger et Bienfaitrice. (Propriétaire, M. Mathyssens; éleveur, Mme Thonnard du Temple; entraîneur, Jacquemin; jockey, Bates), gagnant du Prix de Vaucresson et du Prix de Billancourt.

La rentrée du vainqueur du Prix Kerym (haies — 10.000 fr. — 2.800 m.).

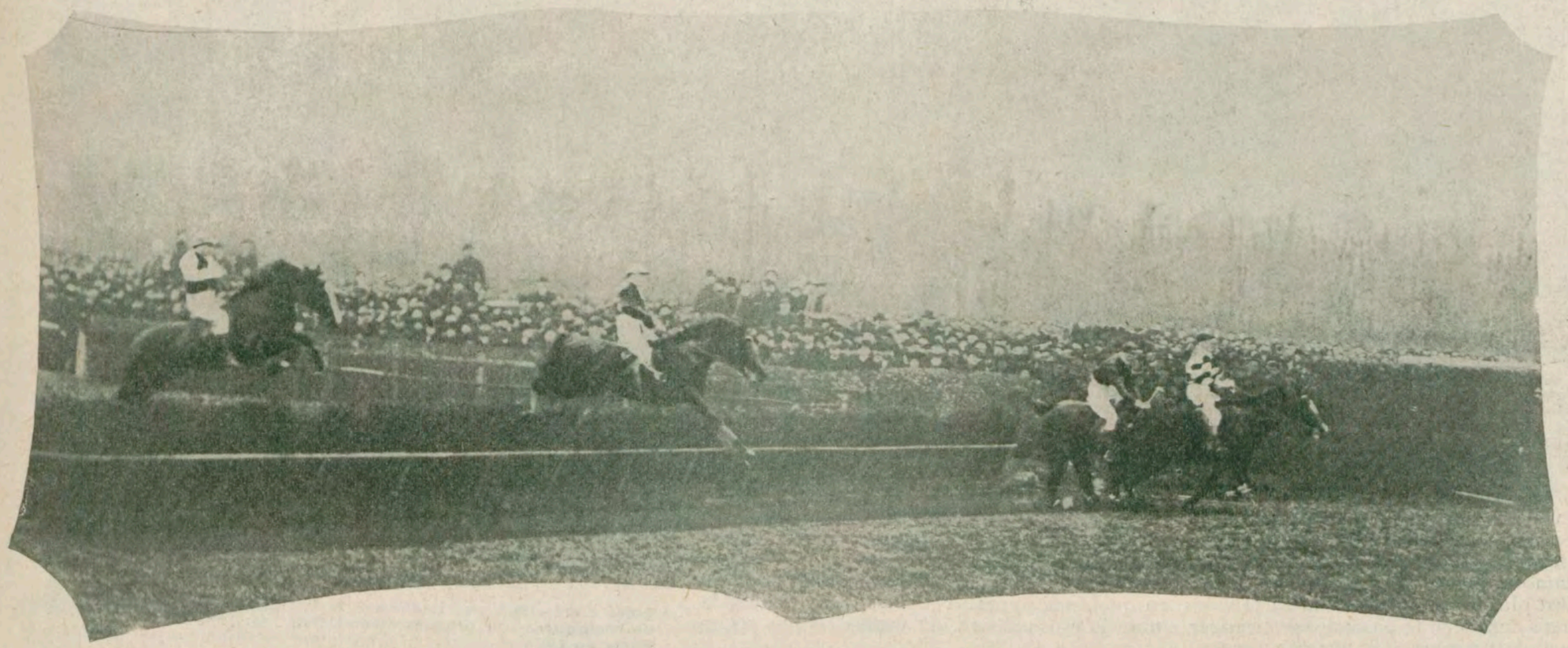
Andro, 4 ans, 64 k. 1/2 (a porté 61 k. 1/2, son jockey Cirot étant apprenti), par St-Léon et Arva. Propriétaire et entraîneur, M. E. Balsan.

Benihassam, espoir de la casaque kaki dans le Prix des Masques à Colombes, n'est plus le Benihassam retour du Grand Steeple, il est rondelet presque, et se tient sur ses jambes, ce qui ne l'a pas empêché de succomber contre Argument qui n'était pas encore en condition, et La Briante qui ne vaut guère plus des 3.000 francs pour lesquels elle était à réclamer. Le petit Pantall, entraîneur consciencieux et sérieux, nous ménage de temps à autre de ces surprises; il s'est offert encore le Prix du Lundi-Gras avec Rochebrune dont on avait un peu oublié les très honnêtes sorties en fin de saison. Notons, pour Colombes, les victoires de Klephte, qui m'a paru beaucoup plus sage et plus courageux que l'an passé; de Vitellius II, qui portait à nouveau les sympathiques couleurs de M. Ledat, et de Masque de Fer.

L'arrivée du Prix Bougie, à Auteuil, a causé une véritable surprise; le grandissime favori, pour lequel, disait-on, la course serait un walk over, a retrouvé son mauvais caractère d'antan et s'est débarrassé de son jockey, et Calapita, malgré la dextérité de Leigh, ne fut pas de taille à le suppléer; c'est un débutant, Savone, l'ancien cheval du vicomte d'Harcourt, qui a triomphé, battant cette bonne Louise Mesnard que Bashorf a montée mollement. Gascon II — entraîneur, Leigh — s'est fait battre par Boër. Dandolo -- même entraînement — s'est fait battre par Picot, Chambovet, Silviane et Hemistiche, mais Litorne, Coustou — qui est presque un joli cheval maintenant — et Jubert ont racheté les fautes ou les faiblesses de leurs compagnons de boxes.

Dimanche, Leigh eut une victoire, une seule et bien petite avec Bill Garrett, mais Coustou, pour lequel il avait fait venir ce très parfait cavalier qu'est M. Hartigan, et Masque de Fer ont dû baisser pavillon devant Boër et devant Andro. Le prestige de l'entraînement américain est tel qu'on oubliait la si belle récente victoire de Boër, qu'on regardait à peine ce tout à fait beau cheval, bâti en steeple-chaser, avec une ossature puissante, un rein superbement attaché et une détente extraordinaire. Jacquemin l'avait amené, du reste, en condition parfaite, et pour la première fois qu'il abordait la grande rivière, il l'a passée comme un ancien. Ce pauvre Coustou, espoir des Leighistes, n'a, pour ainsi dire, pas existé; Boër lui a mené un train sérieux, qui l'a épuisé, et quand il s'est agi de faire son effort final, n, i, ni, c'était fini. M. Hartigan n'a pu faire mieux que de conserver la seconde place, loin, très loin derrière Boër qui ne paraissait pas plus éprouvé que s'il avait pris un canter.

FRANC PICARD.



Masséna (F. Hall), à M. F. Coates. | *Mon* (Urbain David), à M. du Roddellec de Porzic. | *Coustou* (M. Hartigan), à M. Marino Clado. | *Boër* (F. Bates), à M. A. Mathyssens; entraîneur, Jacquemin.

Le saut de la Rivière des Tribunes. — Prix de Billancourt (steeple-chase — 15.000 fr. — 4.200 mètres).

Les Champions retraités — George-A. Banker

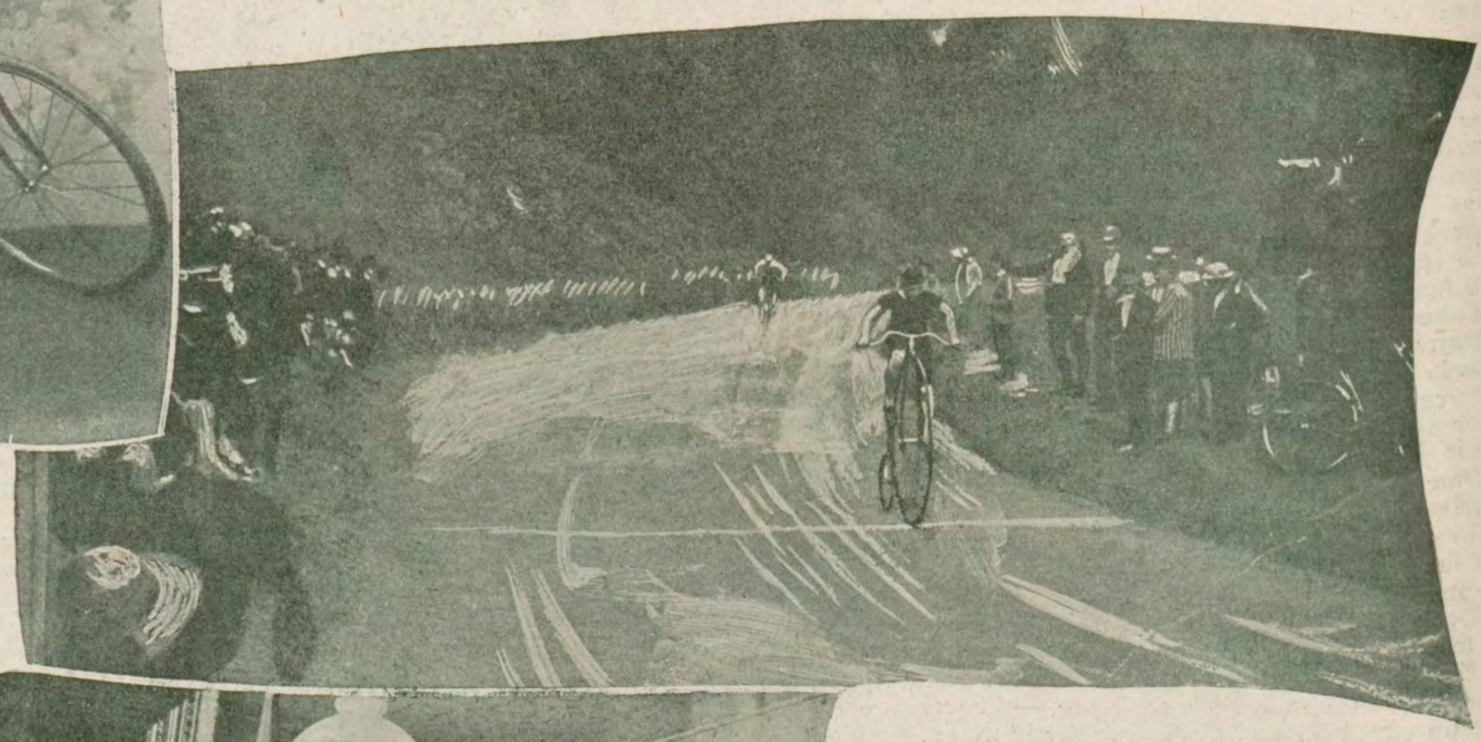
George-A. Banker, du Pittsburg Athletic Club, tel il fut ainsi présenté au public français, lors de son premier voyage à Paris, en 1894, est, peut-être, le plus populaire des coureurs étrangers qui aient paru sur nos vélodromes. Il faut dire aussi que d'abord sympathique, élégant, gentleman dans toute l'acception du terme, il fut en même temps un coureur de haute valeur. S'il disparut un peu dans l'auréole de son compatriote et ami Zimmerman, il fut au moins l'égal des Jacquelin, des Meyers et des Ellegaard.

◒ ◒ ◒

C'est au cours de mon récent voyage en Amérique où j'étais allé représenter le *Vélo* et la *Vie au Grand Air* à la fameuse course de Six Jours, que j'ai eu le grand plaisir de revoir cette vieille gloire aujourd'hui retraitée, cet autrefois merveilleux champion du cycle qui s'appelle George-A. Banker.

Citer ce nom, c'est évoquer une longue série de souvenirs sportifs dont l'origine nous reporte pour ainsi dire aux débuts du sport sur les vélodromes. C'est revivre une fois encore — par la pensée seulement, hélas! — l'inoubliable campagne européenne de 1894 du grand Zimmerman, venu chez nous en compagnie de son compatriote Banker, alors un quasi-novice, et qui se contentait d'être second derrière son grand ami, battant ainsi tous nos représentants.

Geo.-A. Banker, à l'époque de sa victoire dans le premier Grand Prix de Paris, en 1894.



Puis c'est 1895 où Banker, revenu nous voir tout seul, se montre quasi invincible et devient le roi incontesté des pistes européennes. Ensuite 1896 et 1897, années d'éclipse à peu près totale causée par une terrible maladie, et 1898 qui voit le « crack de Pittsburg » refaire une tournée en Europe et, après une série de revers, retrouver un jour d'août, à Vienne, un éclair de son ancienne valeur qui lui vaut le titre de Champion du Monde. Enfin 1899 et 1900 où Banker ne court plus guère qu'en « amateur » pour satisfaire à satiété son amour des voyages... et de la France, avant de prendre la retraite définitive d'où il n'est plus jamais sorti. Et ainsi, je viens, en quelques lignes, d'esquisser rapidement la carrière européenne du coureur étranger sinon le plus célèbre, du moins le plus populaire qui ait jamais paru sur nos pistes.

La chambre à coucher de Banker, dans son cottage de Philadelphie.
Tapissée de gravures et de photographies sportives, cette chambre est ornée de nombreux objets d'art gagnés par le champion dans sa longue carrière de coureur.

Or, combien parmi les milliers de sportsmen européens qui ont jadis applaudi le fameux maillot bleu brodé d'un triangle rouge savent exactement ce qu'est devenu celui qui le porta si glorieusement?

La première course de Banker en 1892, à Brownsville.
Il gagne, ce jour-là, le 1/2 mille novices en 1 m. 54 s. et le 1/2 mille handicap en 1 m 53 s.

L'objet d'art offert par le Conseil Municipal au vainqueur du premier Grand Prix de Paris, en 1894.

Quoique l'épreuve fût une épreuve professionnelle, elle ne comporta, la première année, comme premier prix, qu'un objet d'art.

C'est Philadelphie, la vieille cité des quakers, qui abrite la retraite de notre héros. Il est directeur d'une maison importante ou plus exactement d'une des trois maisons que possède la Société par lui formée avec son frère sous le titre de « Banker Bros Limited ». La maison principale est à Pittsburg, sous la direction du frère de notre ami ; les deux autres sont à Philadelphie et New-York, avec, comme chefs respectifs, notre ami « Georgie » et l'ancien coureur anglais Wridgway, encore une ancienne connaissance.

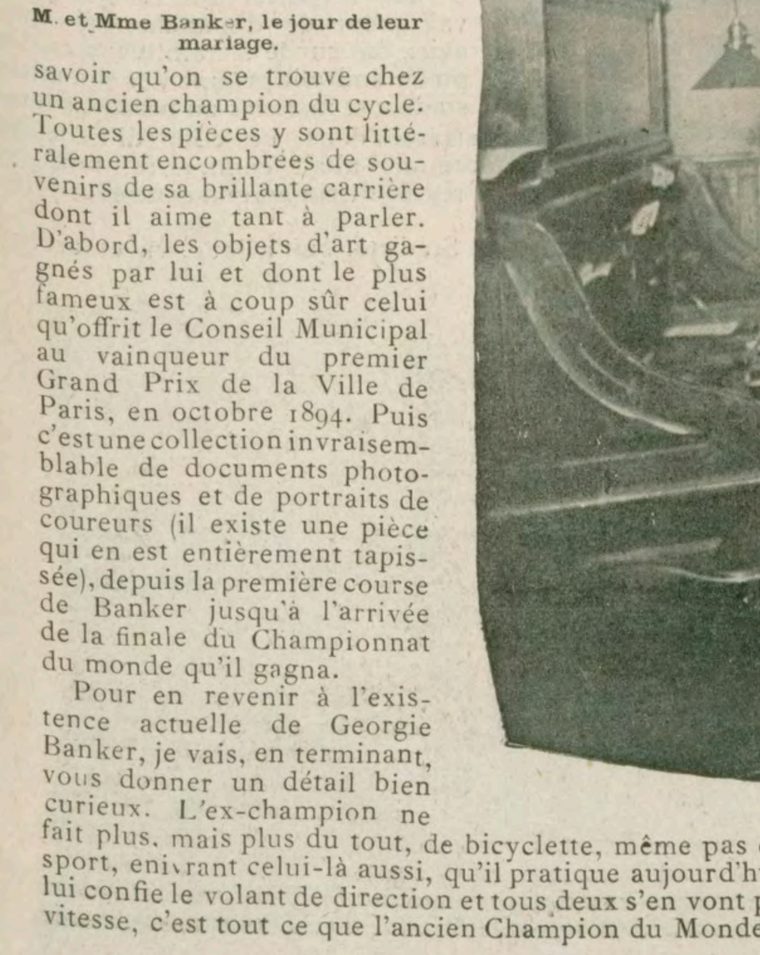
Mais laissons, si vous le voulez bien, parler la photographie qui va vous raconter l'existence actuelle de Banker, avec beaucoup plus de fidélité que je ne saurais le faire. Elle vous présente d'abord

Banker en auto, devant la porte de sa maison de commerce de Philadelphie.

diverses vues de son importante maison de vente, garage et réparations d'automobile, située dans Broad Street, l'artère principale de la ville, puisqu'elle la traverse d'un bout à l'autre sur une longueur de 9 kilomètres. Vous y voyez même l'ancien champion devenu « Monsieur le Directeur » et occupé, dans son bureau, à dicter le courrier à sa sténographe. Là, dans ce bureau, défile quotidiennement le Tout-Philadelphie qui chauffe, car le commerce de Banker est important et, d'autre part, vous devinez bien que la renommée du cycliste a rejailli un peu sur l'automobiliste.

Pour entrer maintenant dans la vie privée, de notre ami avec toute l'indiscrétion permise aux journalistes, nous vous présenterons « Mistress » Banker. Car, j'aurais dû vous le dire plus tôt, l'ancien champion de la pédale est marié, depuis exactement sept mois, à une ravissante Américaine et vous pouvez même admirer l'heureux couple en tenue de noce, le jour de leur mariage.

Par exemple, il n'est pas besoin de passer deux heures dans la maison de Banker pour



M. et Mme Banker, le jour de leur mariage.

savoir qu'on se trouve chez un ancien champion du cycle. Toutes les pièces y sont littéralement encombrées de souvenirs de sa brillante carrière dont il aime tant à parler. D'abord, les objets d'art gagnés par lui et dont le plus fameux est à coup sûr celui qu'offrit le Conseil Municipal au vainqueur du premier Grand Prix de la Ville de Paris, en octobre 1894. Puis c'est une collection invraisemblable de documents photographiques et de portraits de coureurs (il existe une pièce qui en est entièrement tapissée), depuis la première course de Banker jusqu'à l'arrivée de la finale du Championnat du monde qu'il gagna.

Pour en revenir à l'existence actuelle de Georgie Banker, je vais, en terminant, vous donner un détail bien curieux. L'ex-champion ne

Dans son cabinet de travail, l'ancien champion dicte sa correspondance à sa sténographe.

fait plus, mais plus du tout, de bicyclette, même pas en promeneur. L'ingrat a lâché la petite machine qui lui valut tant d'heures de gloire, et le seul sport, enivrant celui-là aussi, qu'il pratique aujourd'hui, c'est l'automobile que sa femme affectionne particulièrement. Bien souvent même, « Georgie » lui confie le volant de direction et tous deux s'en vont par les grandes routes aussi loin et, il faut bien ajouter, aussi vite qu'ils le peuvent. Cet amour de la vitesse, c'est tout ce que l'ancien Champion du Monde a conservé du vieux temps dont il ne parle jamais sans émotion.....

VICTOR BREYER.

La Finale du Championnat de Paris

Le match final de rugby du Championnat de Paris.
Les équipes du Stade et du Racing en présence, au moment du coup d'envoi.

La finale du Championnat de Paris de Rugby, disputée dimanche dernier au Vélodrome du Parc des Princes, entre les équipes du Stade Français et du Racing Club de France, s'est terminée par la victoire du Stade (9 points à 0). On connaît la rivalité de nos deux grands clubs. Depuis deux années, malgré de grands efforts, le Stade n'avait pu arracher au Racing le droit de disputer contre la meilleure équipe de province le Championnat de France. Aussi sa victoire de dimanche a-t-elle été accueillie avec toute la sympathie que méritent les intéressantes tentatives du Stade pour perfectionner sans cesse le jeu de ses équipiers, et affermir la manière de jouer qui lui est particulière. Nous sommes donc heureux d'insister ici sur cette victoire, enlevée à la suite d'une lutte difficile et intéressante.

Culbute sur la ligne de touche.
Scène de genre.

Il serait exagéré de dire que le match Stade-Racing a remporté un aussi grand succès que le match du Swansea contre une équipe française mixte, dont il est parlé autre part. Bien que ce fût le plus grand match de la saison parisienne, puisqu'il met fin aux luttes du Championnat de Paris, le public est venu moins nombreux qu'au match franco-anglais, et c'est justice, puisque le spectacle devait être fatalement moins corsé; néanmoins, il faut reconnaître que les matches d'équipes françaises, auxquels nous assistons maintenant, sont d'un intérêt croissant d'année en année. Les équipiers sont mieux préparés, plus avertis des règles générales du jeu; nous sommes loin du temps où la formation d'une mêlée exigeait une attente prolongée des avants épars sur le terrain, et peu persuadés de l'intérêt qu'il y avait à se former rapidement; d'autre part, on sent que, par-dessus chacun des équipiers pris séparément, le club travaille, perfectionne sa méthode, cherche à inventer de nouveaux procédés, à mettre en cours dans l'équipe des trucs de jeu inédits, à lui inculquer des habitudes de jeu intéressantes employées dans d'autres équipes françaises et étrangères, soit qu'il ogranise des rencontres spéciales pour ce but, soit qu'il la fasse profiter de l'expérience, plus particulièrement développée, du rugby, de quelques-uns de ses membres.

Pour ne parler que du Stade, le vainqueur de dimanche, si vous aviez été sur le terrain, vous auriez pu entendre le groupe des sommités stadistes, massées au pesage, soutenir à chaque moment l'équipier embarrassé dans un coup difficile, lui hurler un conseil, lui signaler une faute qu'il allait commettre, non pas tant d'une manière générale contre les règles du rugby, que contre les principes de jeu du Stade.

Le long des barrières, Dedet, vieux Stadiste, qui a joué, vu et arbitré

Sortie de mêlée. — Le ballon passe aux mains d'un trois-quarts du Stade.

Après une série de passes, une charge des trois-quarts stadistes va être arrêtée par la ligne adverse.

un grand nombre de parties, faisait à qui voulait l'entendre un cours sur le jeu du Stade, l'étudiant sans cesse, signalant en détail les fautes et les progrès de l'équipe, et lorsque Galichon, sur une intéressante sortie de mêlée, a enlevé le premier essai pour le Stade, il attendait presque le coup, l'avait prévu, et expliqué avant même qu'il fût exécuté. — On sait que l'essai de Galichon fut marqué à la sortie d'une mêlée, à 15 mètres de la touche et 10 mètres de l'essai, sur une passe à Galichon, trois-quarts gauche, aile gauche. — Il y a ainsi dans les grandes équipes françaises, Stade, Racing, Lyon, Toulouse, Bordeaux, un travail continu de perfectionnement et d'amélioration. Nous arrivons au moment où la formation en France de bonnes équipes de rugby ne tient plus qu'à une question, la question de l'entraînement. Il faudrait permettre aux équipes, d'abord, de s'entraîner plus utilement, en les mettant plus souvent en présence d'équipes beaucoup plus fortes qu'elles ; il faudrait ensuite arriver à ce qu'elles s'entraînent beaucoup plus souvent qu'elles ne le font à l'heure actuelle. C'est la question la plus difficile à résoudre. Je doute qu'on y arrive avant plusieurs années. Mais d'ici là, on peut espérer que d'autres progrès viendront dans la pratique du rugby en France, qui rendront les matches suffisamment passionnants pour y attirer les 15 ou 20.000 spectateurs que nous envions à l'Angleterre. Ce qu'il y a de certain, c'est qu'aujourd'hui le rugby, s'il n'est pas pratiqué d'une façon parfaite, a du moins été parfaitement compris. J'ai montré ici, à plusieurs reprises, de quelle façon particulière le Stade comprenait la pratique du rugby. Il s'est attaché à perfectionner sa ligne d'avants. L'an dernier, vers la même époque, nous avons examiné ici même l'avantage de ce système — bien préférable à celui qui consiste à fonder uniquement la force d'une équipe sur les trois-quarts, comme l'a fait trop longtemps le Racing.

Sortie de mêlée sur les 22 du Racing.
Le ballon sort au Stade.

Possesseur d'une ligne d'avants solides et actifs, fonçant dans les mêlées, dribblant adroitement, plaqueurs terribles, le Stade, malgré ses défaites, m'a toujours paru jouer un jeu plus rationnel que le Racing, et la partie de dimanche est là pour démontrer qu'avec un peu d'amélioration sur la ligne des trois-quarts, son équipe se trouvait parfaitement d'aplomb et capable de résister à toutes les attaques de vitesse des trois-quarts du Racing.

La victoire du Stade est le résultat d'un long travail, d'un perfectionnement lent, mais sagement organisé. Il s'en faudrait de peu de chose aujourd'hui qu'une pareille équipe soit quasi imbattable en France, mais le Racing veille !

Je suis obligé d'en revenir à ce que je disais au début : l'entraînement. Entraînez les équipes, pour les perfectionner, comme celle du Stade ; pour leur donner plus de cohésion, comme celle du Racing, et nous aurons de beaux matches. Si impossible, prenons vite des équipes de professionnels pour voir de vraiment intéressantes parties de rugby.

ANDRÉ FOUCAULT.

Avant d'être mis en tenu, un avant du Racing dégage son camp par un coup de pied en touche.

LE VOL PLANÉ

Nous avons déjà, dans le numéro 280 de la Vie au Grand Air, *donné un aperçu bref des premiers essais de vol plané en Allemagne, des expériences récentes aux Etats-Unis, et expliqué le but principal de M. Ernest Archdeacon, dont l'initiative éminemment louable a heureusement secoué la torpeur des aviateurs français. Ainsi qu'on va le voir, l'idée est en marche, son promoteur en tête, naturellement.*

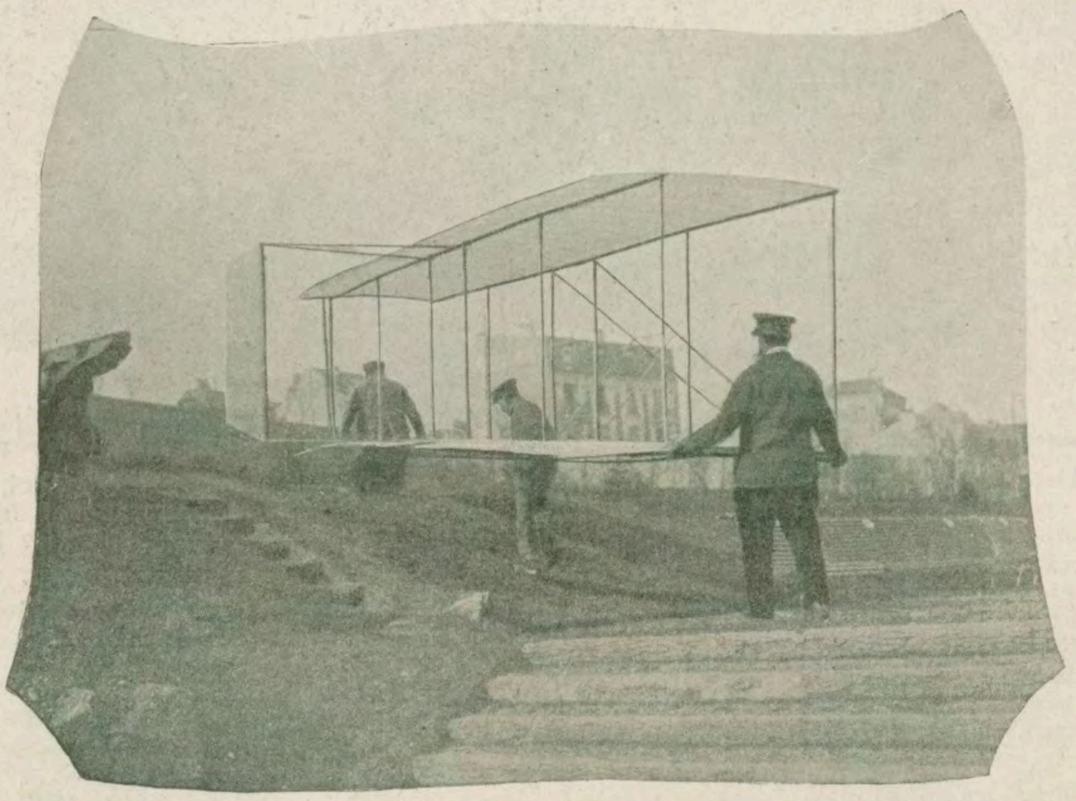
✣ ✣ ✣

M. Ernest Archdeacon, on ne l'ignore pas, sut écouter le capitaine Ferber, des batteries alpines. « Il ne faut pas, s'écria ce dernier, il ne faut pas laisser l'aéroplane s'achever en Amérique. » Or, peu de temps après que fut, avec raison, poussé ce cri d'alarme, les frères Wright exécutaient, à Kitty-Hawk (Caroline du Nord), au moyen d'un aéroplane muni d'un moteur actionnant un propulseur, un vol horizontal, de peu de distance il est vrai, mais qui, cependant, émut vivement le monde de l'Aéronautique.

A cette époque — décembre dernier — M. E. Archdeacon avait formé, au sein de l'Aéro-Club de France, une sous-commission des expériences d'aviation, et il apprit le résultat probant des frères Wright au cours d'une excursion dans les dunes de Merlimont, près de Berck-Plage, où il découvrait l'aérodrome souhaité. A Merlimont, son aéroplane alors en construction, aujourd'hui terminé, donnera le bon exemple dès le commencement de mars.

Cet aéroplane, du type Wright, est actuellement exposé au parc de l'Aéro-Club (coteaux de Saint-Cloud). Construit par M. Dargent, l'excellent modeleur de l'usine aéronautique militaire de Chalais-Meudon, il est constitué par deux plans parallèles, en bois de frêne, tendus de soie française, haubanés au moyen de cordes à piano. Au reste, voici les caractéristiques principales :

Les deux plans, légèrement convexes d'avant en arrière, ont une envergure de 7 m. 50, une largeur de 1 m. 44 et sont distants verticalement de 1 m. 40. Surface totale : 22 mètres carrés. La surface portante est un peu moindre, car le brancard supportant l'expérimentateur couché sépare en deux parties égales le plan inférieur.



L'aéroplane Archdeacon au parc de l'Aéro-Club.
La montée en haut de la butte.

Nos lecteurs ont remarqué, d'après les photographies ci-jointes, deux gouvernails : le gouvernail horizontal de l'avant, destiné à la direction verticale, et qui prépare l'atterrissage en diminuant progressivement la vitesse ; le gouvernail vertical de l'arrière, obtenant la direction dans le plan horizontal, c'est-à-dire la direction proprement dite.

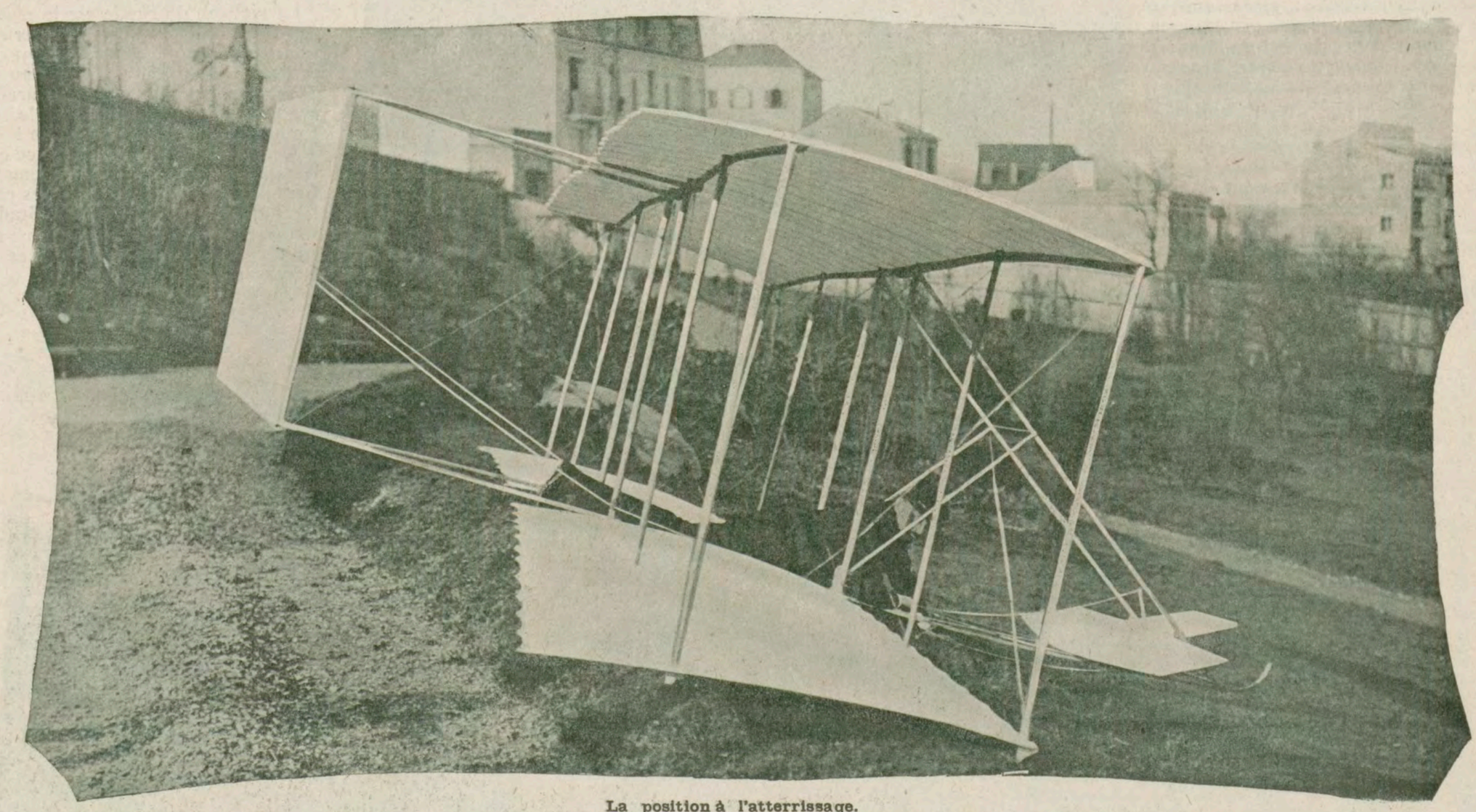
L'aéroplane, très robuste — son poids est cependant faible : 34 kilos — peut se transporter facilement. Il est, en effet, démontable et se transforme vite en deux colis : plans d'une part, et gouvernails de l'autre.

Il est d'ailleurs loisible aux aviateurs, ou aux simples partisans de l'aviation, d'examiner l'appareil qui restera jusqu'à la fin du mois courant exposé au parc. Il suffit de demander des cartes d'entrée au secrétariat de l'Aéro-Club, 84, faubourg Saint-Honoré. Mais au début de mars, ainsi que nous l'avons dit plus haut, l'aéroplane, monté par un aviateur d'Amiens, M. Robart, descendra, en glissant sur l'atmosphère, les pentes des dunes de Merlimont. M. Robart a déjà pratiqué les " glissades aériennes ", ce sport tout nouveau, appelé aux plus hautes destinées. D'autres volateurs iront bientôt le rejoindre — mentionnons les aéroplanes en construction Ferber, Drzewiecki, Balsan, Mallet, etc. — et disputer la Coupe Henri de Rothschild.

Aussi bien, les épreuves pourront se disputer dans la France entière. Il est parfaitement possible de comparer les résultats obtenus devant témoins. Trois facteurs principaux sont surtout à considérer : la vitesse du vent, la hauteur de chute, la durée. La Commission d'homologation pourra donc, connaissant ces renseignements, classer les diverses tentatives. Trois records ont été admis : record de faible pente, record de qualité sustentatrice, record de légereté spécifique.

Outre la Coupe Henri de Rothschild, et une somme de 3.000 francs offerte par M. E. Archdeacon, des prix divers doivent être décernés au cours de ces épreuves et stimuleront le zèle des concurrents, d'autant plus nombreux que le coût des appareils de vol plané est infiniment moins élevé que celui du moindre aérostat ou aéronat.

François Peyrey.



La position à l'atterrissage.
On remarquera à l'arrière le gouvernail vertical et à l'avant le gouvernail horizontal.

UN GRAND MATCH INTERNATIONAL

Tentative de mise en tenu d'un trois-quarts anglais par un trois-quarts français, au cours d'une série de passes, après une mêlée.

Nous avons enfin vu en France une bonne équipe de rugby anglaise. Le "quinze" du Swansea F. B. C., la meilleure équipe du Pays de Galles, et l'une des quatre meilleures équipes d'Angleterre, est venu matcher et battre au Parc des Princes (20 points à 0) une équipe mixte composée des meilleurs joueurs français. Pareil fait ne s'était pas produit depuis plusieurs années.

◆ ◆ ◆

La tactique des équipiers du Swansea est tout à fait curieuse. Il s'agit pour eux d'obtenir le maximum de résultats avec le minimum de travail. Le corps se dépense le moins possible en mouvements brusques; pas de grands coups de pied, pas de tenus à bras volants, mais la tête travaille sans cesse, *on ne joue que la combinaison*.

Le rugby devient un véritable jeu d'échecs où il ne faut jamais risquer un coup sans l'avoir étudié, aussi longuement que les circonstances le permettent. Aussi ne vise-t-on guère à l'effet. Vingt fois, on a vu l'équipe française remonter les lignes anglaises. Jamais elle n'a pu passer; c'est même là ce qui, à mon sens, donne vraiment la mesure d'une semblable équipe, c'est qu'elle n'a pas été traversée. Si l'on cherche ensuite dans le détail même de la partie des indications significatives de la science profonde du jeu de semblables hommes, les incidents curieux abondent.

Au commencement de la partie, il fait relativement beau, les Anglais passent et repassent de main en main. Il pleut, ils se mettent à dribbler presque régulièrement. Pendant 20 mètres, chargeant ballon en main à 1 mètre de la ligne de touche, un trois-quarts anglais, mal soutenu, parvient à maintenir à distance un adversaire qui veut se précipiter sur lui, en agitant doucement son ballon, comme s'il allait passer à un co-équipier imaginaire. Au cours d'une série de passes sur la ligne des trois-quarts, une passe en l'air se présente-t-elle comme devant être interceptée presque sûrement, le ballon est vite posé à terre et poussé d'un petit coup de pied vers le trois-quarts voisin, aux yeux de l'homme qui « marque » et passe régulièrement par-dessus le ballon. Que si l'équipe anglaise est à 10 mètres de l'essai, et qu'une sortie de mêlée lui donne le ballon, cela devient tout à fait remarquable. Le ballon passe à droite, à gauche, en passes courtes, puis subitement il file à 10 mètres en arrière, revient à l'aile, repasse à droite, à gauche, et se trouve tout d'un coup à l'essai, tandis que les adversaires, perpétuellement déroutés, se demandent encore où il est passé.

Avec cela des trucs de jeu infinis, des demis partant en trois-quarts, immédiatement à la sortie des mêlées, un arrière qui fonce à l'occasion, tout comme un avant après une touche; des trois-quarts qui partent franchement en arrière avec le ballon et décrivent, derrière le jeu, un arc de cercle énorme? en quête de l'endroit où les passes vont s'organiser sérieusement. Mais quand le ballon part d'une main anglaise, que ce soit en terrain libre, sur une ligne de trois-quarts chargée par la ligne adversaire, ou au milieu d'un grouillement d'avants, il retombe invariablement et comme par miracle dans une main anglaise, qui ne le lâchera que pour recommencer le même coup, ou se laisser mettre en tenu, avec une fermeté désespérante pour l'adversaire.

L'équipe française n'a rien marqué, le Swansea a marqué 20 points. Il faut retenir de ce match que jamais nous n'avons vu en France une équipe aussi scientifique. Jamais non plus on ne vit un public si nombreux à un match de rugby et je pensai qu'il serait intéressant d'amener un jour en France, — pour une fois seulement, — deux bonnes équipes anglaises complètes. Un pareil spectacle ferait peut-être plus pour le développement de ce sport que tous les efforts réunis de nos Sociétés.

André Foucault.

Lasne Levée Coulon Gaudermen Tolson Chappuis
Binoche Vuillermot Muir (cap.) Poirrier Jérome
Damestoy Aubry Gommés Galichon

L'équipe mixte française qui a joué contre le Swansea Football Club.

Sortie de mêlée.

Au premier plan, les trois-quarts anglais. Le demi anglais a le ballon et passe au trois-quarts. A droite, l'arbitre Dedet. Au fond, les trois-quarts français.

TRAPÈZE ET TRAPÉZISTES

Dans un récent article, nous parlions des exercices acrobatiques ingrats, c'est-à-dire n'ayant pas sur le public une influence proportionnelle aux difficultés qu'ils présentent. Le travail en force, au trapèze, appartient à cette catégorie. Autant les exercices de grande voltige à deux ou trois trapèzes font de l'effet, autant le travail à l'engin fixe fait peu d'impression sur le spectateur profane. Tel mouvement, qui paraît d'une exécution toute naturelle, représente des mois de travail ininterrompu. C'est ainsi que le spécialiste dont on trouve les traits dans les illustrations ci-incluses cherche l'équilibre d'un bras, chimère de tous les trapézistes passés, présents et à venir.

L'équilibre sur les mains au trapèze. — Première position: le groupement.

Flexion des bras et position des jambes au deuxième temps.

Position définitive de l'équilibre.

Si le trapèze est d'un travail éminemment difficultueux, ce n'est pas faute d'être un engin de fabrication courante. Le plus humble gymnase possède son trapèze (peut-être pas d'une élégance raffinée), et dès sa prime jeunesse, l'homme est habitué à voir ce morceau de bois, soutenu par deux cordes fixées au cintre des salles de gymnastique, balancer mollement en attendant l'amateur.

L'amateur, en la circonstance, se fait plutôt rare. Dans la belle jeunesse turbulente des lycées, vous trouverez rarement des enfants qui soient fanatiques du trapèze. Tous ou à peu près préfèrent la barre fixe. En réalité, le travail en force au trapèze n'est pas fait pour les amateurs. Il reste bien entendu cependant qu'il n'entre pas dans notre idée de faire ici le procès du trapèze et de prétendre qu'il faille le laisser de côté. Le trapèze se prête à des exercices qui font de lui un excellent engin de culture physique.

Soit dit en passant, les hommes qui dou-

La descente en force.

L'équilibre, les mains rapprochées.

L'équilibre sur une seule main, le "nec plus ultra" du trapéziste.

RUTHERFORD

Équilibre sur les reins, pour le travail des muscles abdominaux.

Il va sans dire qu'il ne s'agit pas de faire une demi-douzaine d'équerres en trois séances et de demander ensuite à sa psyché si le ventre que l'on avait a disparu. Ce serait courir au devant d'une déception. Ce qu'il faut faire, c'est se soumettre à ce régime d'exercices avec assiduité et persévérance.

Nous n'insisterons pas autrement sur les exercices classiques qui marquent les premiers pas de tous les bambins dans le domaine de la gymnastique : simples tractions, renversements, rétablissements sur les reins, etc., etc. Ils constituent le code élémentaire du trapéziste en herbe.

En revanche, le spécialiste Théo, celui qui cherche la pierre philosophale de l'équilibre d'un bras — une pierre qu'il trouve de temps en temps, mais qui lui échappe avec une facilité rare — préconise pour les hommes de tout âge, ceux dont le muscle n'est pas habillé comme ceux qui ont une tendance à avoir les articulations empâtées, les rétablissements en force et les descentes en planche, également en force. Rien n'est meilleur pour les dorsaux, deltoïdes, méplats et les reins que ces deux exercices terminés par une bonne planche en arrière. Ce qu'il ne faut pas faire, pas même essayer de faire, si l'on ne se sent pas très fort, ce sont les équilibres. Il faut en arriver là avec une extrême prudence, non pas que l'équilibre soit dangereux par lui-même, mais à cause de la chute. Quand l'équilibre est monté en force et redescendu de même, tout va bien. Mais il arrive très souvent — chez les novices particulièrement — que vous perdiez cet équilibre une fois qu'il est développé. Tout le poids du corps retombe alors en pirouettant, et l'important est de savoir amortir cette chute. Si l'on a le malheur de ne pas savoir s'y prendre, on se déchire les muscles des épaules ; cela est toujours extrêmement douloureux et quelquefois très dangereux.

La planche de côté.

Les instantanés inclus représentent les diverses phases d'une montée en équilibre impeccablement exécutée par Théo. L'équilibre est maintenu de trois façons : dans la position normale des mains, les mains rapprochées au centre de la barre du trapèze, et enfin d'une main.

FIORAVANTI.

blent le cap des 35 ans et se sentent menacés d'obésité précoce demanderont au trapèze la disparition des rondeurs dont ils se passeraient volontiers. La *Vie au Grand Air* va leur donner aujourd'hui une consultation qui les fera peut-être sourire. Qu'ils essayent, mais qu'ils essayent sérieusement, et leur scepticisme ne tardera pas à faire place à une agréable surprise.

Voici la méthode : après une demi-heure de mouvements d'assouplissements avec de petits haltères, se pendre au trapèze, les bras bien détendus, les jambes allongées, les pieds joints et la pointe des pieds dirigée vers le sol, et exécuter ce que l'on appelle une série d'équerres, c'est-à-dire placer les jambes à angle droit avec le buste. La première fois que vous essayerez, vous ferez certainement la grimace, et vous vous arrêterez à la seconde équerre peut-être même sans avoir réussi à dessiner la première. C'est que ce mouvement est pénible pour celui qui n'y est pas entraîné ; il fait énormément travailler les muscles abdominaux, les assouplit et les durcit à la fois.

L'obésité flasque et graisseuse qui les détend et les rend paresseux, résiste peu à ce régime.

Un autre exercice bien moins fatigant et qui a une influence similaire mais plus tardive, est celui qui consiste à se placer en équilibre sur les reins et à chercher à conserver cet équilibre.

Rétablissements en force alternatifs.

Équilibre horizontal sur un bras, la ceinture se posant sur le coude.

La descente en planche, excellent pour le travail des dorsaux.

Position finale de la planche arrière.

Une Ascension dans la neige

L'histoire nous conte qu'en visitant le fameux château de Vaux, où le recevait le surintendant Fouquet, le roi Louis XIV fut profondément choqué de la devise ambitieuse du surintendant, dont le fameux "Quo non ascendam?" (Où ne monterai-je point?) alla droit au cœur de l'ambitieux et tyrannique monarque. C'est ce qui nous porterait volontiers à croire que Louis XIV n'en pincerait pas énormément pour l'automobile aujourd'hui, car cette devise, qui n'était que morale chez ce pauvre surintendant, est devenue du domaine de la réalité la plus terre à terre pour l'automobile.

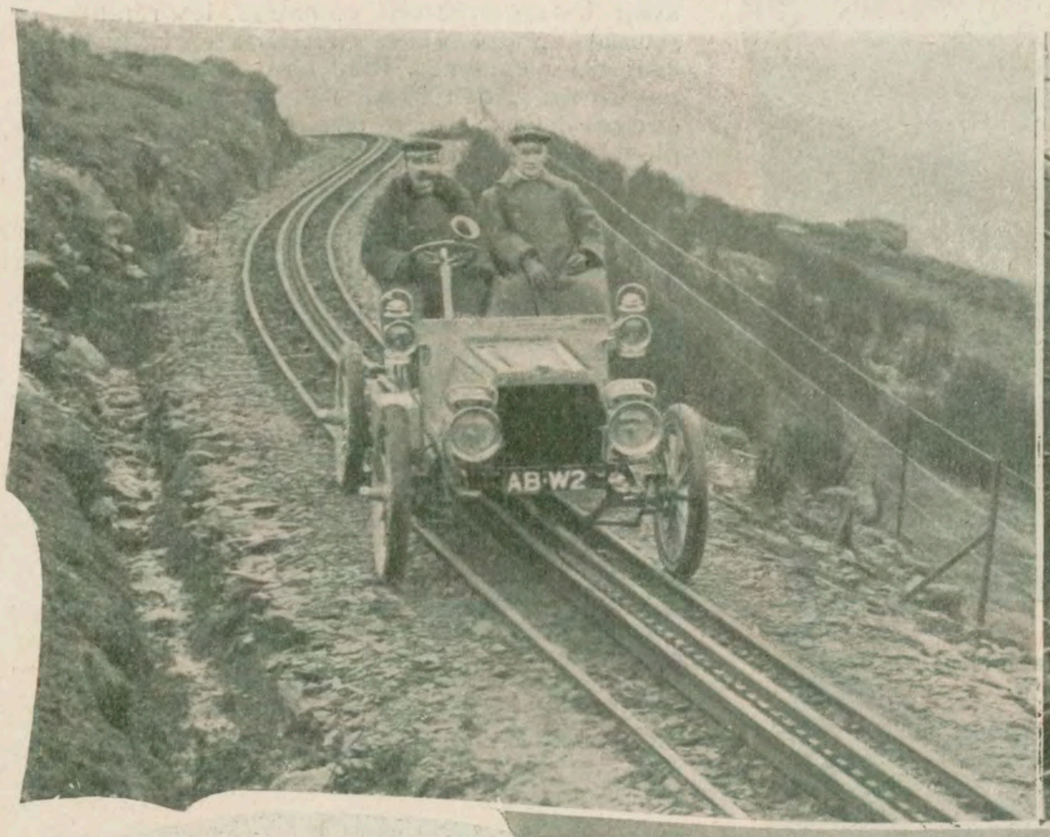
✣ ✣ ✣

L'esprit humain est ainsi fait. Il se plaît à jouer avec la difficulté, et recherche bien volontiers la prouesse inutile pour le plaisir de l'avoir surmontée, plaisir tout symbolique, car si l'on peut voir un intérêt quelconque aux prouesses de véhicules montant plus ou moins vite les côtes de nos routes, j'avoue fort humblement que je n'en vois aucun autre qu'une satisfaction morale dans cette escalade des pics les plus inaccessibles et les plus ardus.

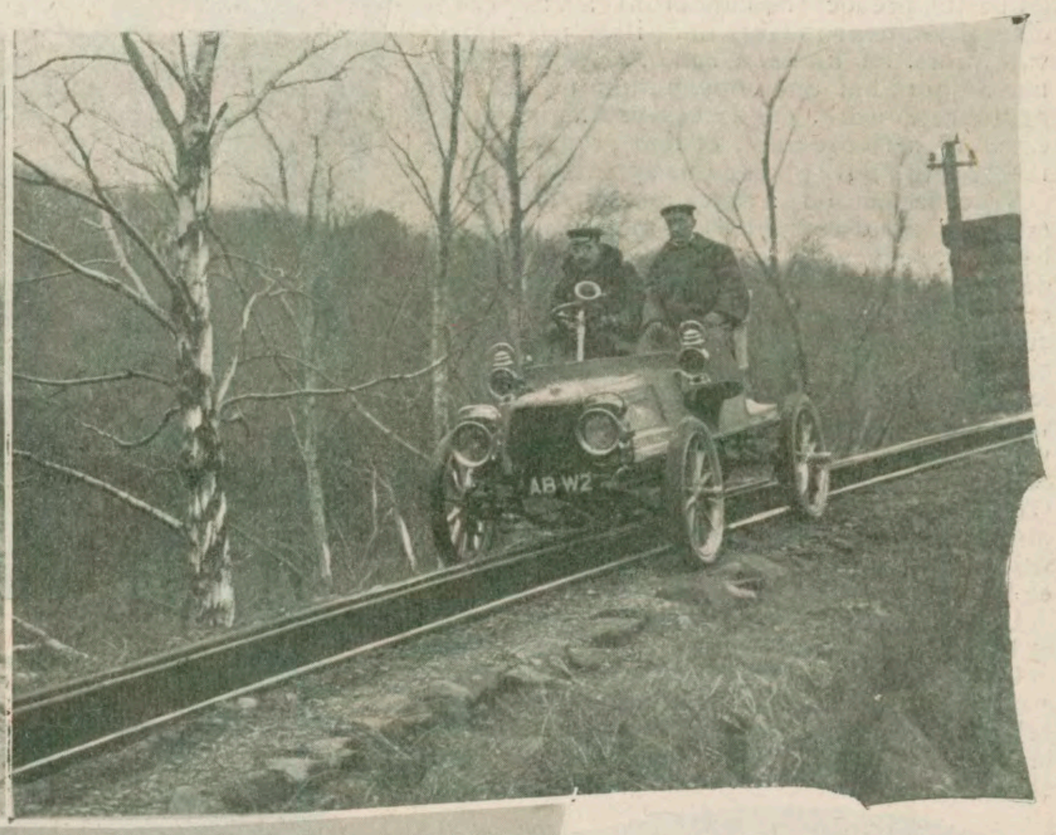
Nous avons enregistré déjà l'escalade des rochers de Naye par le capitaine Deasy et M. Cuénod, en Suisse. Cette fois, c'est en Angleterre, au Snowdon, que M. du Cros et un gentleman anglais dont je regrette d'autant plus de ne pas me rappeler le nom, qu'il me tira de panne et me prit à son bord sur la route d'Irlande, ont escaladé une côte plus dure encore.

Les quelques photographies qu'on peut trouver ci-jointes donnent une idée suffisante de cette effroyable ballade le long d'une côte assez dangereuse pour qu'il soit inutile d'insister sur la valeur morale de cette performance.

L'ascension du Snowdon (Ecosse) en automobile.



A moitié route, sur une pente de 1/7



Une descente dangereuse.

Le public croirait d'ailleurs assez volontiers qu'il faut pour accomplir de pareils tours de force des voitures de grande puissance. C'est inexact. Il faut, bien entendu, une voiture de force suffisante, mais surtout pour démarrer. Pour grimper la côte elle-même, un moteur trop fort et dont la première vitesse par conséquent serait très grande, serait moins utile que dangereux.

Il faut surtout de la part du véhicule une démultiplication bien comprise et je dirai volontiers une démultiplication spéciale. Il est évident que, dans une voiture ordinaire, on pourrait monter cette côte en première vitesse, mais il serait dangereux de le faire, car si quelque obstacle se présentait, la première vitesse suffisante pour entraîner le véhicule serait peut-être insuffisante pour le démarrer. De plus, il faut prévoir que le véhicule peut être longtemps en route et que, par conséquent, le moteur peut chauffer, diminuer de force et vous planter là.

Une côte pareille demande à être montée, grâce à une démultiplication spéciale, en seconde ou en troisième vitesse, de façon qu'on ait toujours la ressource de la sous-vitesse et qu'on puisse, de temps en temps, sans danger, laisser tirer et ralentir son moteur qui tourne ainsi moins vite et se repose.

Il faut surtout des organes de transmission parfaits, un cône d'embrayage sur lequel on puisse parfaitement compter, qui ne bloque pas trop brusquement le moteur au moment où l'on sollicite un effort de celui-ci, qui puisse au besoin patiner à volonté quelques secondes pour un passage très dur et qui, pourtant, ne patine point lorsqu'on lui demande l'effort, sous peine de redescendre en arrière, tandis que le moteur ira en avant.

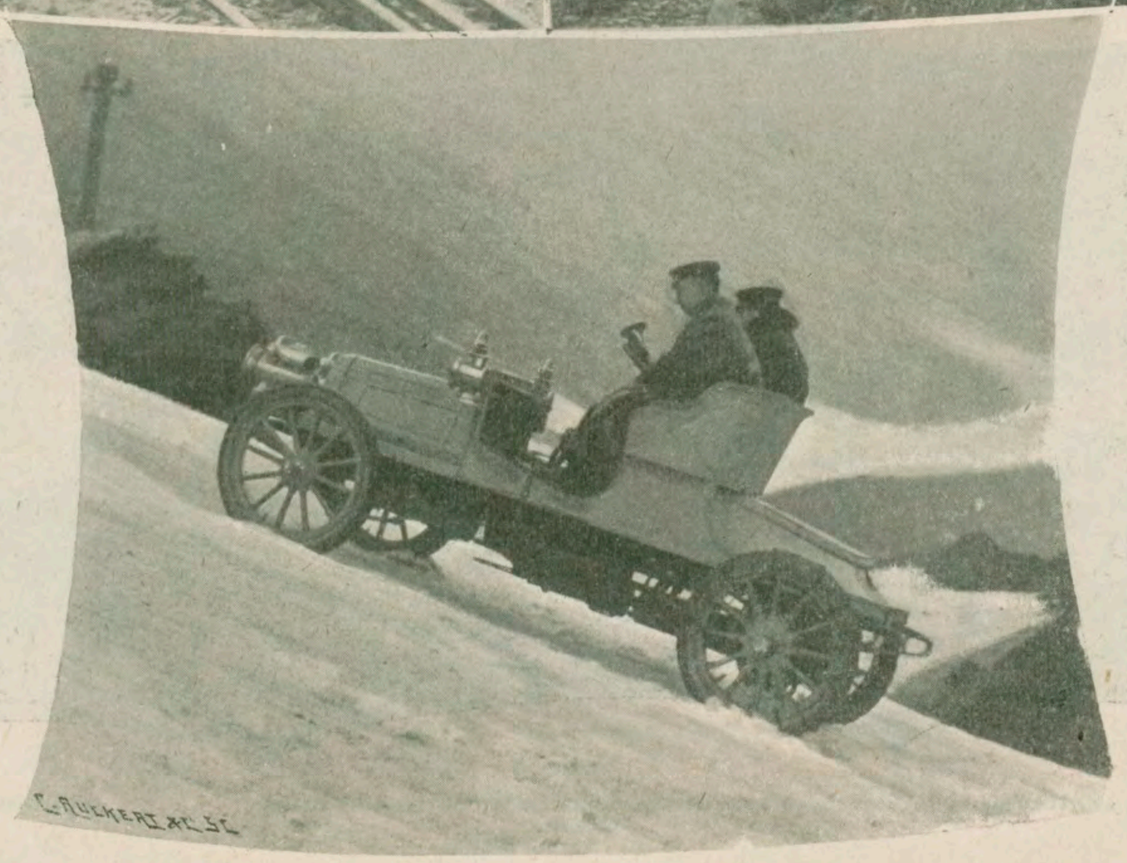
Il faut enfin des freins et des chaînes parfaits. Je vois mal une chaîne cassant dans un démarrage, surtout si elle est accompagnée d'un frein de côté, agissant sur les roues, insuffisant.

Il faut surtout des freins serran dans les deux sens, en avant comme en arrière.

La descente est d'ailleurs plus périlleuse peut-être que la montée. Il faut pouvoir descendre sur le moteur qui freine, et, par conséquent, avec la plus petite multiplication possible. Un frein de côté qui ne débraie point est donc indispensable. Somme toute, il y a là une expérience curieuse et intéressante qui ne prouve peut-être pas la supériorité d'une voiture, mais qui ne peut être faite qu'avec une bonne voiture.

Et c'est déjà très suffisant.

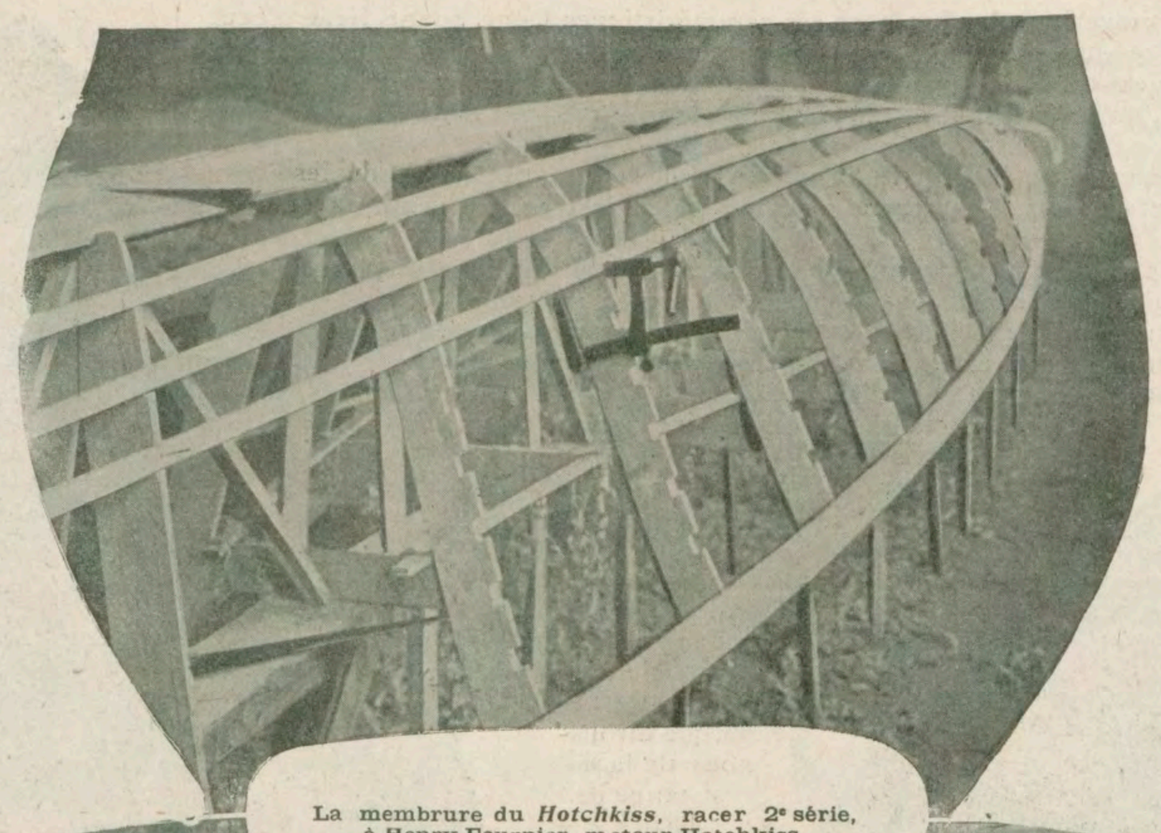
Georges Prade.



L'automobile sous la neige et dans la neige.

Les Canots Automobiles

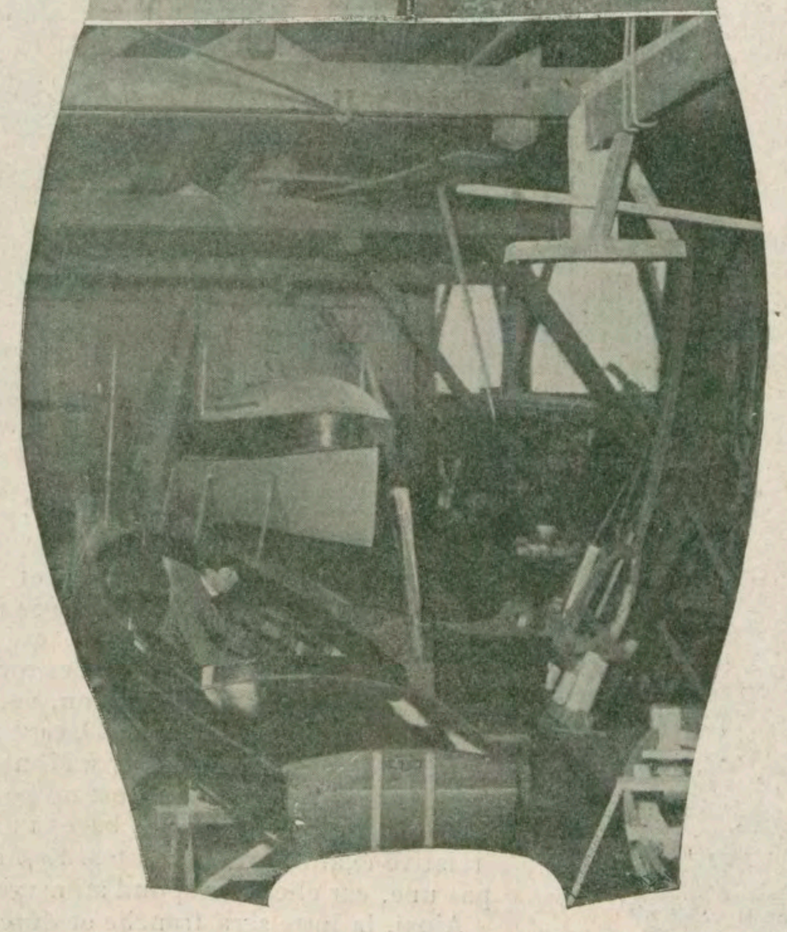
Le grand mouvement suscité l'an dernier par la course de « Paris à la Mer » se continuera cette année, mais combien plus puissant encore! La saison du yachting automobile débutera dans un mois par le Meeting de Monaco, organisé par l'International Sporting Club, avec le concours de l'Auto. La Vie au Grand Air a fait, la semaine dernière, le tour des chantiers de Maisons-Laffitte, de Bercy, de Joinville, et ce sont les nouveaux racers de 1904 que nous présentons à nos lecteurs.



La membrure du *Hotchkiss*, racer 2e série, à Henry Fournier, moteur Hotchkiss.

Le *Marsouin II*, à M. Bertin; racer de moins de 8 mètres; cylindrée, 7.500

Le *Titan I*, à M. Pirmèze; racer 1re série, moteur 45 chx.



Aux ateliers de construction Pitre, à Maisons-Laffitte.
Au premier plan, le racer Peugeot, *50 chx; au fond,* Vas-y, *à M. André Jean, cruiser de mer, 50 chx.*

Nous ne sommes plus aujourd'hui qu'à quelques jours des courses de canots de Monaco ou plutôt de l'Exposition qui va précéder ces courses et où vont se trouver réunis la plupart des canots, monstres de vitesse qu'on nous prépare pour la prochaine saison. On peut même dire hardiment que, sauf peut-être quelques exceptions que nous ne connaissons d'ailleurs point, tous les canots de la saison vont se trouver réunis là, car c'est pour le gigantesque meeting de Monaco qu'ils ont pour la plupart été construits.

Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* connaissent tous, fût-ce au moins de vue, le cadre splendide dans lequel va se dérouler ce meeting sans pareil : la petite rade de Monaco et ce bloc de rochers pittoresque qui s'avance dans la mer et où la tradition veut que se soit arrêté Hercule. Au fond, à droite, en venant de la mer, c'est le cap Martin et ses bois, et ses villas où l'impératrice Eugénie a réfugié le double deuil de toute une vie d'impératrice et de mère, et c'est à l'infini, jusque derrière Gênes la blanche, où elle rejoint l'Apennin, la longue et haute chaîne, dernier contrefort des Alpes, dont on n'aperçoit de la rive que les dernières croupes, mais dont, du large, on voit étinceler au soleil les blancs sommets neigeux. A gauche, c'est le cap bizarre et tourmenté, à deux pointes, qui ferme la rade de Villefranche et amorce le dessin de la côte jusqu'à Nice. Au-dessus de nous, roc monstrueux, sauvage et nu, c'est La Turbie, pauvre et triste village à la tour en ruines, caché dans un pli de la massive Tête de Chien qui regarde la mer au loin, comme un dogue mafflu et massif, accroupi sur la rade enchanteresse. Et en bas, c'est Monaco et sa petite rade, Monaco, la ville ancienne qui entasse ses maisons le long du rocher couvert d'une végétation tropicale ; au fond, La Condamine, et en face, Monte-Carlo au nom célèbre, avec ses prodigieux hôtels, son casino, ses pelouses et son tir aux pigeons, qui garde comme un petit fortin l'entrée de la rade.

C'est là que va se disputer le Championnat du Monde du Canot; c'est sur la mer aux flots bleus et dans un cirque naturel, véritable autodrome nautique grandiose et riche, que nous allons voir aux prises les canots rapides que Paris, la France et le monde entier vont construire pour y triompher.

C'est d'ailleurs une industrie toute neuve et toute moderne que celle du canot automobile. Le canot à vapeur n'a jamais, sur d'aussi courtes dimensions, aspiré à une grande vitesse qui nécessitait une machine très forte et, par conséquent, des approvisionnements à n'en plus finir.

Tandis qu'aujourd'hui, nous voyons des petits canots de 8 mètres de long qui n'aspirent rien moins qu'à faire du 40 à l'heure, ce qui, en mer, ne l'oublions pas, est splendide et représente 22 nœuds à l'heure, vitesse qu'atteignent bien peu de bâtiments.

Que donnera d'ailleurs la réalité à côté de tous ces calculs qui n'ont été faits que par analogie et par comparaison avec des temps déjà faits en Seine ? C'est ce qu'il nous est impossible de savoir encore. Ce que nous pouvons dire, c'est que là, bien certainement, il va y avoir, comme à tous les débuts, et des tâtonnements et des progrès rapides, sans qu'on puisse au début bien faire le départ exact de l'un avec l'autre. Nous en sommes un peu, en matière de canots, au point où l'on en était pour les automobiles sur route en 1895 ou 1896, c'est-à-dire à chercher de grandes lignes.

Convient-il qu'un moteur tourne vite

Avant le Meeting de Monaco

ou lentement, ou à vitesse moyenne? Quelles sont les caractéristiques d'une bonne ligne d'eau, d'une bonne hélice? Une hélice qui était parfaite et d'un rendement excellent avec un moteur à vapeur tournant à 300 tours est-elle bonne avec un moteur à essence tournant à 1.200 ou 1400 tours? Et si elle ne l'est point, qu'importe-t-il de changer? Sera-ce le pas de l'hélice ou la vitesse du moteur?

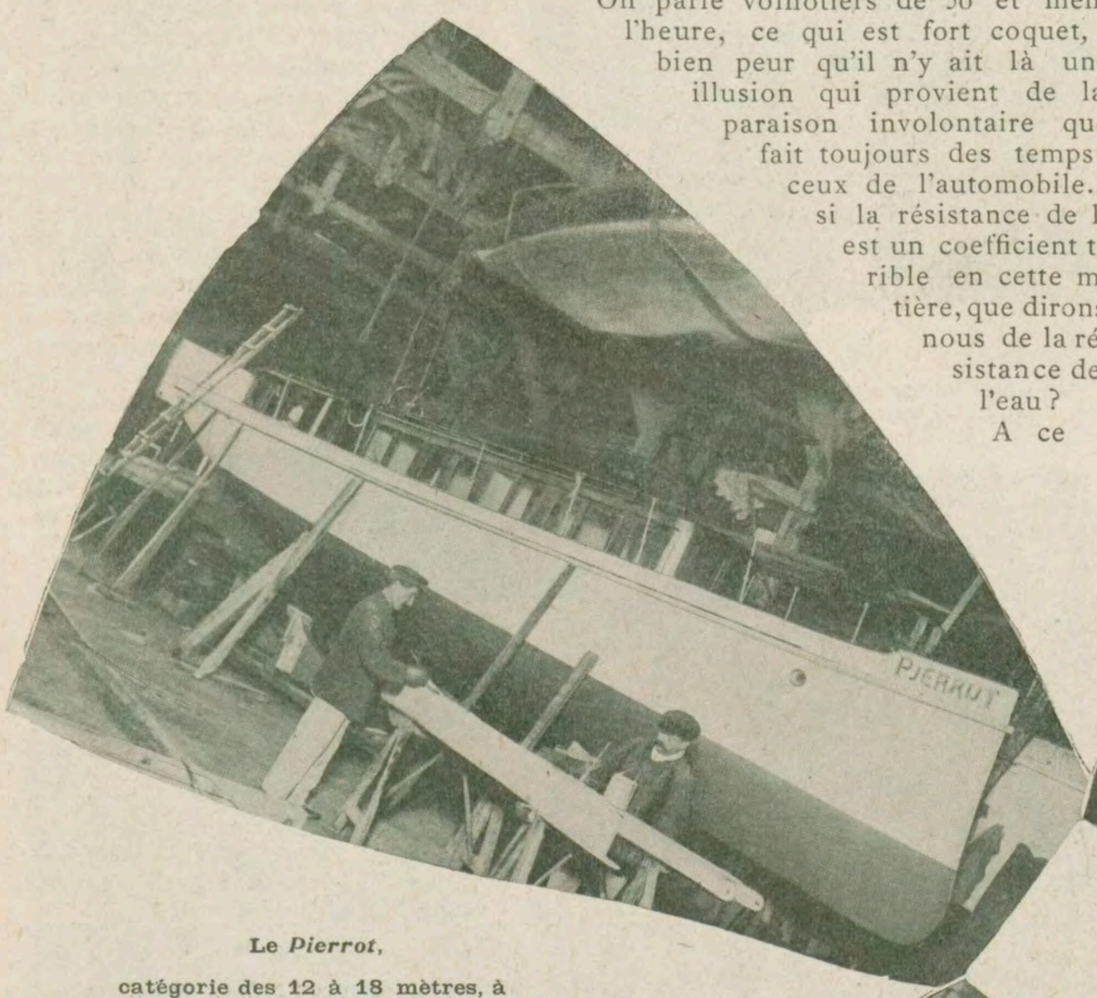
Toutes questions primordiales pour l'avenir de la construction du canot et sur lesquelles on exprime son avis avec d'autant plus d'assurance que nul fait n'est encore venu étayer une opinion.

A notre avis, c'est l'expérience seule qui pourra répondre, et à la longue, lorsque, suivant la vieille définition logique, la répétition du même fait seule, au milieu d'une série d'autres, permettra d'affirmer que c'est bien lui, et lui seul, la cause du succès. Quelles seront les vitesses obtenues cette année aux courses? C'est un point délicat et nouveau qu'il ne serait peut-être pas mauvais d'approfondir.

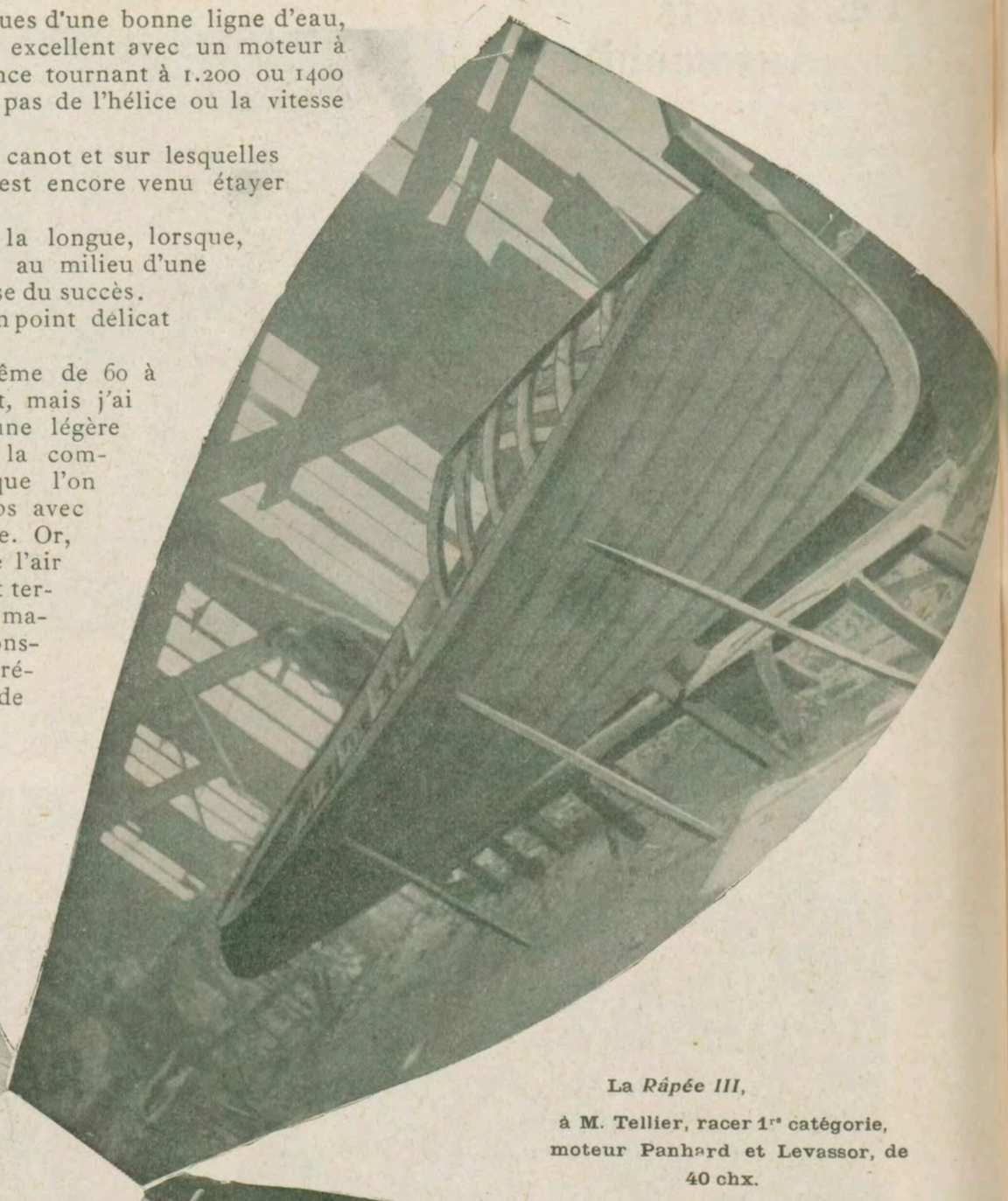
On parle volnotiers de 50 et même de 60 à l'heure, ce qui est fort coquet, mais j'ai bien peur qu'il n'y ait là une légère illusion qui provient de la comparaison involontaire que l'on fait toujours des temps avec ceux de l'automobile. Or, si la résistance de l'air est un coefficient terrible en cette matière, que dirons-nous de la résistance de l'eau? A ce point de vue, il serait peut-être instructif, avant de se lancer, de connaître les forces employées par rapport au cube d'eau traversé pour arriver à des vitesses de 30 et 33 nœuds, c'est-à-dire de 54 à 58 kilomètres à l'heure, qui ne sont obtenues que par des torpilleurs de longue dimension, véritables bêtes de proie et de vitesse, tout en machines et beaucoup plus longs que les canots que l'on va voir employer à Monaco. Or, on sait qu'en matière de vitesse sur l'eau, la longueur de la coque est un coefficient des plus importants. Et comme la base du classement, sinon la base unique, est la longueur, on pourra trouver une relative égalité dans ces luttes. La limite de force que l on a imposée à Monaco n'en est pas une, car elle correspond au maximum de ce qu'on peut mettre sur une coque.

Ainsi, la lutte sera franche et dure à la fois. Chacun y luttera à armes égales, et la victoire, vœu du sportsman, reviendra d'autant plus certainement au meilleur que la bataille sera plus longue, véritable critérium de la résistance et de la qualité des choses et des forces comme des hommes.

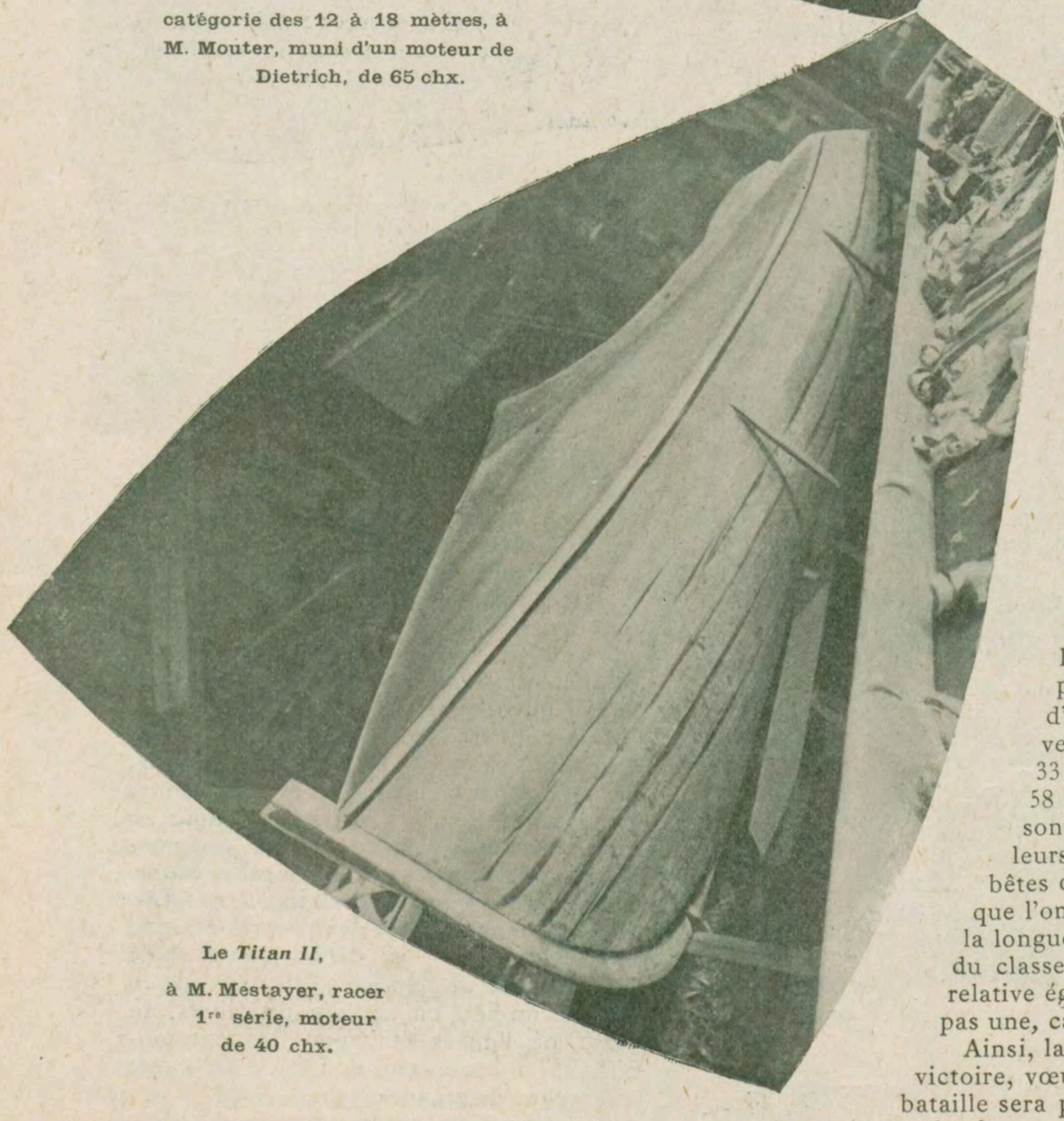
GEORGES PRADE.



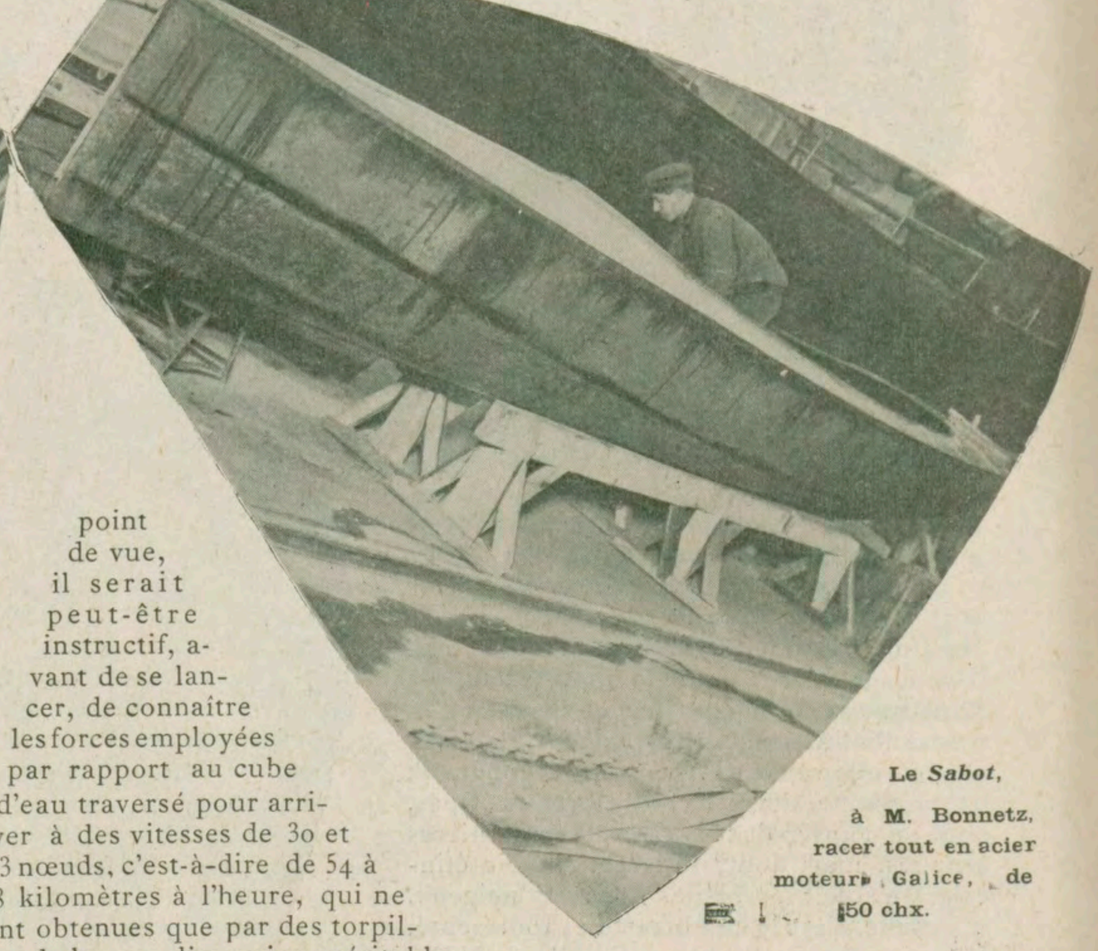
Le *Pierrot*,
catégorie des 12 à 18 mètres, à M. Mouter, muni d'un moteur de Dietrich, de 65 chx.



La *Râpée III*,
à M. Tellier, racer 1re catégorie, moteur Panhard et Levassor, de 40 chx.



Le *Titan II*,
à M. Mestayer, racer 1re série, moteur de 40 chx.



Le *Sabot*,
à M. Bonnetz, racer tout en acier moteur Galice, de 50 chx.

La Boxe chez la Femme et chez l'Enfant

Nous avons commencé dans un précédent numéro la publication d'une série d'opinions de différents docteurs sur le sport de la boxe considéré au point de vue hygiénique. Nous terminons aujourd'hui cette consultation en l'illustrant de photographies de jeunes boxeurs.

◆ ◆ ◆

M. le Dr E. de Pradel.

Cher monsieur, vous me demandez ce que je pense de la boxe au point de vue du développement physique des jeunes gens et de l'hygiène des adultes. Je n'hésite pas à vous répondre que, pour les uns comme pour les autres, la boxe est le plus bienfaisant des sports.

Le sport idéal n'est-il pas « *l'exercice qui permet à l'homme de développer sa force, son adresse et sa santé avec les seules ressources que la nature lui a données et sans l'emploi obligatoire d'accessoires compliqués* »? et la boxe ne répond-elle pas à cette formule ?

J'approuve donc, sans restriction, l'étude de la boxe, de la boxe française surtout, qui développe également les muscles des jambes, du tronc, du thorax et des bras, pour tous les jeunes gens, et je lui reconnais sur l'escrime cet avantage qu'on peut la commencer plus tôt.

Dr E. de Pradel.

Parade de coup de pied de figure et rentrée en coup de pied bas.

M. le Dr Maurice Faure.

Cher monsieur, une décision prompte, un geste précis, une action souple et vigoureuse : voilà ce qu'il faut demander aux élèves.

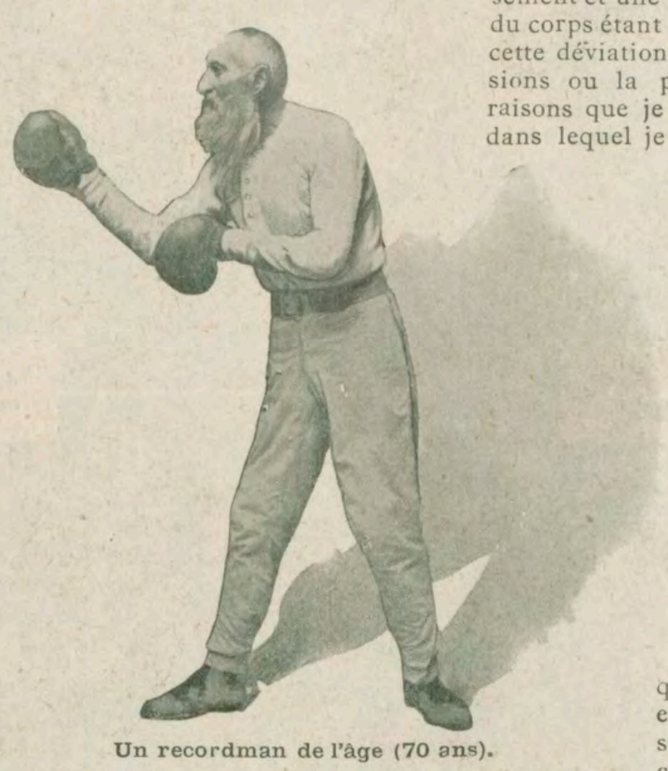
Ce n'est pas seulement au moment où ils feront de la boxe que ces qualités leur serviront, mais encore (et bien davantage) dans toutes les circonstances de leur vie.

Dr Maurice Faure,
Ancien interne des Hôpitaux.

M. le Dr Colin.

Cher monsieur, tout en me déclarant un fidèle de l'escrime, je puis, certes, vous dire tout le bien que je pense de la boxe. Au point de vue utilitaire son éloge n'est pas à faire; ne vivons-nous pas à une époque où l'on peut avoir besoin de poings solides? Mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Comme médecin, je reconnais à la boxe les plus grands avantages. Elle exerce successivement tous les groupes musculaires, elle nécessite des mouvements poussés à fond, aussi bien en flexion qu'en extension; elle assure l'équilibre; enfin elle seule arrive à faire l'éducation du coup d'œil et à assurer la rapidité des mouvements. Invention merveilleuse au point de vue de l'hygiène, d'où vient qu'elle n'est pas davantage en faveur? La routine d'abord, et aussi notre aboulie, notre manque de volonté. On hésite à prendre une décision, à se faire inscrire à une salle : se mettre sous la direction d'un maître est toute une affaire. Continuez, malgré tout, avec courage votre propagande, vous arriverez à triompher; je vous le souhaite de tout cœur. J'ai vu des enfants choréiques, des rachitiques, auxquels l'art de la boxe a rendu service. Je ne connais pas un homme fait auquel il a pu nuire.

Dr A. Colin.



Un recordman de l'âge (70 ans).

M. le Dr R. Saladin.

Cher monsieur, vous me demandez de vous donner mon appréciation sur la boxe française. La voici en toute sincérité, malgré ma faible expérience.

Quand j'ai commencé à fréquenter la salle au début de septembre 1902, je pesais 90 kilos, ce qui est exagéré pour une taille de 1m,69. Le tour de ceinture était de 1m,04. Le moindre effort était devenu pour moi une fatigue, la marche était pénible, la plus petite course m'essoufflait. De plus, des craquements se faisaient entendre à tous mes mouvements dans les articulations de la hanche, du genou, de l'épaule et du coude. Ma taille se voûtait par suite de l'atonie des muscles extenseurs autant que par la surabondance du tissu adipeux. Aujourd'hui, ma condition physique est déjà améliorée, mon poids est descendu à 83 kilos, et le tour de ceinture est de 93 centimètres. Les mouvements de toutes les articulations sont beaucoup plus souples, les craquements ont pour ainsi dire complètement disparu, je me tiens presque droit et me sens infiniment plus alerte sous tous les rapports. Dois-je attribuer à la boxe française uniquement ce résultat déjà considérable ? Le régime alimentaire, rigoureux, auquel je me suis soumis, suffirait à expliquer la diminution de poids, mais non le retour de la souplesse, la résistance à la fatigue, à l'essoufflement, ni la suppression presque complète de l'arthrite sèche déjà confirmée dans plusieurs articulations.

D'après ma propre expérience, je considère la boxe française comme une excellente gymnastique d'assouplissement et une parfaite méthode d'entraînement général. Les deux côtés du corps étant exercés également et parallèlement, on n'a pas à redouter cette déviation d'attitude qui caractérise l'exercice de certaines professions ou la pratique de certains sports. C'est pour ces différentes raisons que je l'ai choisie, pour modifier l'état d'affaissement physique dans lequel je me trouvais. Je suis heureux de constater la justesse de mon choix.

Dr R. Saladin.

M. le Dr Peugniez.

Cher monsieur, depuis l'époque où le célèbre pugiliste Amicus, roi des Bébryces, comme chacun sait, consacrait l'hospitalité offerte aux étrangers dans ses Etats en les initiant au combat du ceste, la boxe, longtemps considérée chez nous comme le partage exclusif du bas peuple, a peu à peu, grâce surtout à Charlemont père, acquis en France droit de cité. Elle fait aujourd'hui partie intégrante de toute bonne éducation civile, comme l'escrime, l'équitation, l'aviron, le football; telle sera demain le sport à la mode. Les hommes du monde, les hommes de lettres, les artistes, les magistrats, la pratiquent avec zèle. MM. Guitry, Albert Guillaume, Victor Maurel, P. Mounet, Capus, J. Huret, Maurice Donnay, Roger, Jourdain, Antonin Périvier, etc., travaillent pour développer les qualités de l'intelligence en exerçant le corps. C'est qu'en effet, tout ce que conçoit l'esprit humain nous vient des sens; ce sont eux qui sont les instruments de notre intelligence. Il faut donc exercer nos membres, rendre nos corps sains et vigoureux, conduire l'âme et le corps « comme une couple de chevaux attelés au même timon », disait Montaigne.

De tous les exercices physiques, la boxe seule développe régulièrement toutes les parties du corps, perfectionne le plus sûrement toutes les aptitudes physiques. Non seulement elle confère toutes ces qualités de luxe : la force musculaire, l'agilité, l'adresse, la résistance à la fatigue, mais elle affine toute une série de qualités intellectuelles que chaque jour nous utilisons dans la vie : l'appréciation de la distance, le raisonnement qui calcule l'opportunité d'un coup, le jugement qui en décide l'exécution, la conception rapide qui pénètre et déjoue les intentions de l'adversaire. C'est cet entraînement de tous les jours qui donne la main ferme, le cœur solide, la tête juste, le corps droit, domine la lassitude, donne à nos actes la précision, à nos idées la finesse. C'est lui qui permet à l'intelligence de concevoir vite, au corps de réaliser, avec l'aisance et la grâce, de longs

Les jeunes Roger T... et Louis H...

Mlle Henriette L... et son frère.

entraînements. Et pour les enfants, quel sport utile et agréable à la fois! Nous commençons à comprendre la part que nous devons faire aux exercices physiques dans l'éducation de nos fils et de nos filles, mais à quel genre d'exercice faut-il les adonner? Les uns, comme la gymnastique athlétique, ne développent que certains muscles des bras et du tronc, et n'ont que peu d'influence sur l'activité de la respiration et de la circulation. Les autres, comme l'escrime, ne développent pas symétriquement les deux côtés du corps. D'autres enfin, comme la gymnastique hygiénique, sont ennuyeux. Loin d'être un agrément, ils deviennent pour l'enfant une corvée pénible. La boxe lui plaira par l'activité qu'elle lui permettra de déployer, par la variété de son jeu, en même temps qu'elle le développera régulièrement, harmonieusement; en le rendant vigoureux, elle l'empêchera d'être un terrain favorable pour l'éclosion des maladies infectieuses qui le menacent : typhoïde, diphtérie, rougeole, scarlatine, etc.

Enfin, comme le dit Th. Gautier, « la boxe est le plus beau développement de la vigueur humaine, une lutte sans autres armes que les armes naturelles, où l'on ne peut être pris au dépourvu ». C'est vrai. Avez-vous remarqué combien la canne, le revolver, ces objets qu'on croit des armes, aiment peu leur maître. Le revolver blesse bien plus souvent le paisible propriétaire qui le porte que l'agresseur qui se jette sur lui. Quant à la canne, comme le parapluie, elle est essentiellement ubiquitaire. C'est un fait prouvé par l'expérience que si vous mettez, en entrant au restaurant, votre canne ou votre parapluie dans un coin, au moment où vous voulez les reprendre ils se sont métamorphosés comme les dieux du Parnasse. Votre solide gourdin s'est transformé en un jouet frêle et inutile; vous aviez un bec de cane, c'est une petite tête de chien qui vous regarde. Vous l'emmenez plus loin, c'est une petite femme en ivoire que vous retrouvez à la place. Il arrive même que celle-ci partira toute seule avec un autre monsieur.

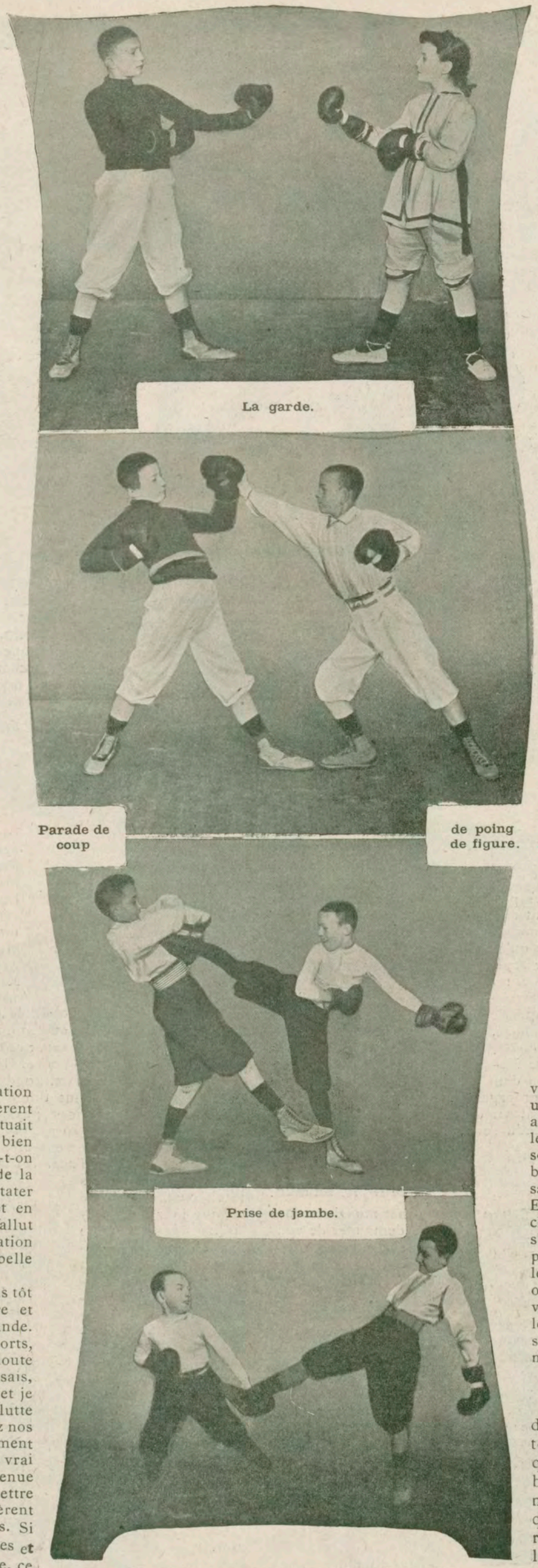
Vos deux poings, si vous savez vous en servir, ont cet immense avantage que vous les avez toujours sous la main, si j'ose dire. C'est une arme à répétition et qui, bien dirigée, fait plus de besogne que de bruit. Ainsi, accessoire obligé de toute bonne éducation, voilà un sport qui développe et affirme la confiance en soi, rendant l'homme sage parce qu'il le rend fort, un des bons côtés de la force consistant, non pas dans les coups qu'elle porte, mais dans la modération qu'elle permet de montrer.

Dr Peugniez,
Directeur honoraire de l'Ecole de Médecine et de Pharmacie d'Amiens, Professeur de Clinique chirurgicale.

M. le Dr F. Helme.

Cher monsieur, j'appartiens à cette génération d' « hommes rangés » qui des sports ignorèrent tout. Avoir le prix de gymnastique, cela constituait de mon temps une défaveur dont on avait bien du mal à se remettre dans la vie. Depuis, m'a-t-on dit, on a mis ordre à tout cela. En dehors de la supériorité des Allemands, on eut à constater celle des Anglo-Saxons, puis des Slaves, et en face de tant de supériorités diverses il fallut reconnaître que tout notre système d'éducation était à réformer. Et c'est alors que naquit la belle fièvre des exercices physiques.

Il eût suffi, d'ailleurs, pour leur restituer plus tôt leur place de jeter un coup d'œil en arrière et d'imiter nos aïeux qui firent la France si grande. Ce sont eux qui avaient imaginé tous les sports, que leur empruntèrent les Anglais — sans doute au cours de la guerre de Cent Ans. Je relisais, l'autre jour, les Mémoires d'Ambroise Paré, et je constatais combien les championnats de lutte « avec pieds et mains » étaient en faveur chez nos pères. Et ce faisant, ils imitaient tout simplement eux-mêmes les gestes de leurs aïeux. S'il est vrai que toute notre civilisation nous soit venue d'Athènes et de Rome, on peut bien admettre aussi que Grecs et Romains nous imprégnèrent de leur ardeur pour les exercices physiques. Si les premiers s'appliquèrent à devenir souples et forts, prompts à la course, habiles à la lutte, ce ne fut point seulement, comme on l'a dit, pour atteindre l'idéal de la beauté physique; celle-ci ne venait que par surcroît. Ce que cherchait la jeunesse dans l'antiquité, c'était plutôt à adapter l'organisme au milieu, à être toujours prête aux combats du lendemain.



La garde.

Parade de coup de poing de figure.

Prise de jambe.

Parade de coup de pied bas et prise de jambe.

LES ENFANTS A LA SALLE MAINGUET

Cette recherche de la double perfection du corps et de l'esprit échappa, malheureusement, aux commentateurs, aux hellénistes, à ceux enfin qui rédigent les programmes universitaires. Et voilà pourquoi le sport tomba si longtemps en oubli chez nous.

Or, je le demande, en est-il un meilleur que la boxe pour les femmes, les vieillards ou les enfants? Je ne parle pas des jeunes gens; pour ceux-là, la conviction s'impose.

La boxe, en effet, comme moyen de défense, offre un but dont l'utilité immédiate ne peut échapper, et sur lequel je n'insiste pas. De plus, elle met en jeu successivement toutes les articulations et tous les muscles. Et il ne s'agit pas seulement ici des bras et des jambes, mais encore et surtout des grandes masses musculaires du tronc. Si les civilisés digèrent mal, s'ils ont de la lourdeur après les repas, c'est que leur genre de vie les condamne à tenir immobiles et, par suite, à voir atrophier leurs sangles abdominales. Ces sangles, qui sont constituées par les grands muscles de l'abdomen, sont presque en contraction permanente chez l'homme des champs. Leur exercice est nul, ou presque, chez le citadin.

Or, la boxe est là pour obtenir tous les mouvements physiologiques de ces groupes inoccupés et dont le rôle est si utile. Quand, sous l'œil du maître, l'élève exécute un chassé-croisé, un coup d'arrêt, un coup chassé, une esquive de côté ou en arrière, ce sont les muscles du tronc qui entrent en jeu et, par suite, se fortifient progressivement. La boxe est le vrai moyen de prévenir les ptoses des viscères, si fréquentes chez l'homme et chez la femme à partir de 40 ans. Mais ce n'est pas tout. On sait qu'avec l'âge les artères perdent leur souplesse, par suite de l'infiltration de sels calcaires. Ici encore, la boxe a un effet des plus heureux. Jadis, quand on pratiquait la saignée, on donnait au patient, durant l'opération, une bande à rouler entre les doigts. Sous la simple action de la contraction musculaire méthodique, on voyait aussitôt l'hémorragie se faire plus abondante, et l'on constatait que le jet de sang était d'autant plus fort que les contractions étaient plus nombreuses. De cette expérience bien connue, résulte ce fait que la contraction musculaire a pour but d'activer la circulation. Par contre-coup, la respiration se fait mieux, les échanges au sein des tissus s'opèrent plus rapidement et plus complètement, l'élimination des déchets de l'organisme se fait plus facilement. Enfin, les muscles atrophiés, les articulations ankylosées recouvrent peu à peu leur souplesse perdue; on se sent plus actif, plus fort, moins nerveux.

Chez nos petits, la vie est d'abord purement végétative, le ventre est tout. Puis, elle remonte un peu plus haut : c'est l'âge du cœur. Enfin, arrive le moment où la raison l'emporte sur le sentiment, s'élevant en quelque sorte vers les sommets, la vie devient alors uniquement cérébrale. Il suit de là que ce qui est surtout nécessaire aux enfants, c'est l'exercice de la volonté. Eh bien, la boxe est le sport idéal pour exercer chez eux l'esprit de décision, et cela sans qu'ils s'en doutent. En les habituant à une riposte prompte, en les exerçant à l'attaque hardie, en les obligeant à parer le simulacre d'un coup, on développe leur initiative, on entraîne leur cerveau à réagir promptement. C'est d'ailleurs, je le sais, la grande vertu que les Anglais reconnaissent à la boxe, pratiquée chez eux par les hommes de toutes les conditions...

Dr F. Helme.

Telles sont les opinions de nos correspondants. Bien que partis de points de vue divers, tous arrivent aux mêmes conclusions, à savoir que la boxe française, loin d'être un sport brutal, est, au contraire, un exercice éminemment hygiénique, aussi bien pour l'enfant que pour le vieillard. Le fait n'est-il pas à retenir? Nous devons remercier, en terminant, le sympathique professeur Paul Mainguet, grâce à l'amabilité duquel nous avons pu prendre les photographies documentaires qui illustrent cet article. M. V.

Notre Cross Interrégiments — L'appui des Commandants de Corps — Le Champion de l'Armée

Moins d'un mois nous sépare maintenant de la date fixée pour les épreuves éliminatoires de notre cross-country interrégiments qui se disputeront, on le sait, le 20 mars.

Déjà, les engagements arrivent nombreux. Dans toutes les garnisons on se prépare, on s'entraine, car chaque régiment met un point d'honneur à présenter une équipe bien à point et capable d'emporter la première place qui la qualifiera pour la finale du mois d'avril.

A peine annoncé, notre cross avait d'ailleurs rencontré dans les hautes sphères de l'armée l'accueil le plus favorable. Nous avons donné, l'autre semaine, la lettre de M. le général André, par laquelle le ministre de la guerre a bien voulu nous autoriser à organiser notre épreuve.

Voici, prises au hasard parmi un plus grand nombre, quelques-unes de celles qui nous ont été adressées par les différents généraux commandants de corps d'armée.

20e CORPS D'ARMÉE *Nancy, le 11 février 1904.*

Monsieur le Rédacteur en Chef,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 27 janvier dernier.

Je suis tout disposé à donner mon autorisation à toutes les demandes individuelles formées par les militaires du 20e corps d'armée, qui me parviendront, dans les conditions prévues par les circulaires ministérielles en vigueur, mais je ne crois pas devoir accepter le patronage de l'épreuve en question, parce que j'ai l'intention de laisser chaque chef de corps libre d'y faire participer les hommes de son régiment dans la mesure qu'il jugera convenable, en raison des intérêts de l'instruction et du service.

Recevez, monsieur le Rédacteur en Chef, l'assurance de ma considération distinguée.

Général L. MICHAL.

CORPS D'ARMÉE DES TROUPES COLONIALES *Paris, le 5 février 1904.*

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 28 janvier dernier, relative à la participation de militaires des Troupes coloniales à une épreuve de cross-country que le journal *la Vie au Grand Air* se propose d'organiser entre tous les régiments de France, j'ai l'honneur de vous informer que, conformément aux dispositions des circulaires ministérielles des 20 octobre 1903 et 18 juin 1901, cette question est du ressort des généraux commandant les corps d'armée sur les territoires desquels les troupes sont stationnées.

Néanmoins, je donne des instructions aux généraux et aux chefs de corps placés sous mes ordres pour faire bon accueil aux demandes qui leur seront adressées pour prendre part aux épreuves.

Agréez, monsieur, les assurances de ma considération la plus distinguée.

P. O. Le général chef d'État-Major,

GEIF.

17e CORPS D'ARMÉE *Toulouse, le 3 février 1904.*

Monsieur le Rédacteur en Chef,

Par lettre du 28 janvier dernier, vous m'avez demandé d'accorder mon patronage à l'épreuve de cross-country que le journal *la Vie au Grand Air* se propose d'organiser entre tous les régiments de France.

Je ne puis qu'encourager tous les efforts qui sont faits pour développer les sports dans l'armée.

J'ai donc l'honneur de vous faire connaître que je suis tout disposé à donner suite, dans les limites fixées par les instructions ministérielles, aux demandes qui me seront adressées par les militaires du 17e corps d'armée dans le but d'être autorisés à prendre part à votre épreuve.

Agréez, monsieur le Rédacteur en Chef, l'assurance de ma considération distinguée.

Général J. FABRE.

7e CORPS D'ARMÉE *Besançon, le 6 février 1904.*

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous faire connaître, en réponse à votre lettre du 27 janvier dernier, que j'ai autorisé les militaires de tous grades de la 7e région à prendre part individuellement aux épreuves éliminatoires de cross-country que vous vous proposez d'organiser pour le 20 mars prochain, à Besançon, dans les conditions indiquées par ma lettre du 28 janvier dernier.

En outre, j'ai autorisé M. le lieutenant Béjanin, du 60e régiment d'infanterie, qui vient de sortir de l'Ecole de Gymnastique et d'Escrime de Joinville-le-Pont et qui remplit, par suite, toutes les conditions voulues, à se charger de l'organisation des épreuves éliminatoires dont il s'agit.

Veuillez agréer, monsieur, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Général commandant le 7e corps d'armée,

P. O. Le chef d'Etat-Major,

A. DE BELLEGARDE.

De tels appuis ne sont pas faits pour nous étonner. Il n'est plus maintenant un chef de corps qui ne se rende compte de l'importance de la pratique des sports au point de vue du développement physique et moral des hommes confiés à sa direction. Ils n'en constituent pas moins pour nous le plus précieux des encouragements.

Une modification vient d'être apportée au règlement. Le classement préliminaire éliminatoire que nous avions dû adopter pour les diverses régions présentait un inconvénient, celui d'exclure de la finale des concurrents de grande valeur, fort capables d'enlever la première place et dont l'équipe aurait été battue dans sa série.

Dans ces conditions, nous avons décidé d'accepter, pour l'épreuve finale seulement, les engagements *individuels* des concurrents *ayant pris part aux éliminatoires*. Ces concurrents ne compteront pas, cela va de soi, pour le classement par équipes, mais ils courront pour la place.

Le gagnant de l'épreuve, qu'il soit engagé à titre individuel, ou qu'il fasse partie d'une équipe, en même temps que le titre de " Champion de l'armée ", recevra un digne souvenir de sa victoire.

M. V.

(Cliché au magnésium.)

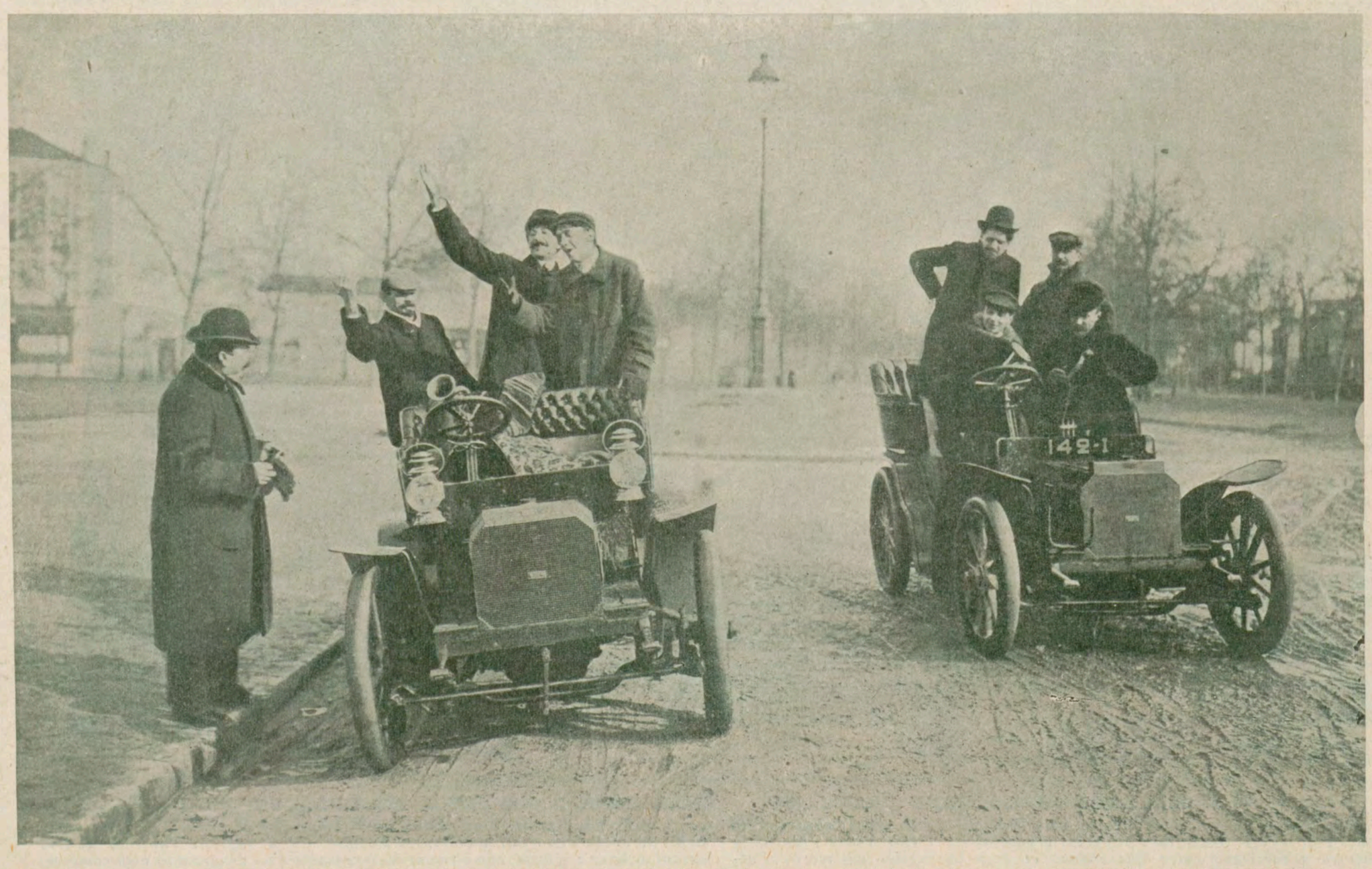
Desruelles. Charlemont.

L'ASSAUT DE LA BOXE FRANÇAISE. — CHARLEMONT CONTRE J. DESRUELLES

L'assaut donné par la Boxe Française, samedi dernier, à la salle Wagram, a été des plus ternes. Seuls, ou à peu près, le pugilat entre Castérès et Vidal et la rencontre acrobatique entre Charlemont et Jean Desruelles ont mérité l'attention. Le jeune professeur de Roubaix remplaçait Mainguet qui, indisposé, avait dû déclarer forfait au dernier moment. On a regretté l'absence de tout assaut de boxe anglaise, complément indispensable d'un programme bien composé.

Une curieuse expérience comparative

LE DÉPART. — « PRENEZ GARDE A VOS REINS! » DIT M. JOLTROIS A NOS CONFRÈRES GEORGES PRADE, FRANTZ REICHEL ET WINCKHELSEN, QUI ONT LA SUSPENSION ORDINAIRE.



MAIS AU RETOUR, ILS ONT LA BONNE SUSPENSION, ET ILS EXULTENT, TANDIS QUE MM. DE LAFRETÉ ET ARNOLD SE TIENNENT LES REINS, EN ARRIVANT AU ROND-POINT DES BERGÈRES.

Une curieuse expérience comparative de suspension a été faite, cette semaine, de façon publique, devant six de nos confrères. Deux voitures identiques, deux 12-chevaux Peugeot, *sont allées de Paris à Port-Marly, par l'ignoble route pavée et défoncée de la Défense et de Nanterre. L'une était munie de la suspension* Peugeot, *brevets* Truffault; *l'autre, de ressorts ordinaires. L'impression a été unanime. Sur le plus mauvais pavé, à 50 à l'heure, avec la suspension brevetée, on est comme sur un macadam assez bon et non seulement les voyageurs, mais encore toute la partie mécanique de la voiture se trouvent très bien de cela.*

AUTOUR DES SPORTS

NOS 50 HORS-TEXTE

RUTHERFORD

Nous publions aujourd'hui en hors-texte une très belle photographie de Rutherford, le capitaine, aujourd'hui retraité pour cause de mariage, de l'équipe première de football rugby du Racing Club de France. Nous ne publions pas seulement d'ailleurs Rutherford en hors-texte. Il paraît également sur notre couverture — en partie seulement, il est vrai — et combien de sportsmen, à moins d'être fidèles habitués du match de rugby, seront capables de reconnaître Rutherford rien qu'à son pied... et encore? Combien de fois pourtant, ce pied agile et vigoureux, ne fit-il pas franchir au corps qu'il supporte la ligne d'essai du camp ennemi! Combien de fois ne fit-il pas franchir au ballon la barre du but!

Ruthertord est un rugbyman de la première heure, et il est devenu un rugbyman de premier ordre. On ne peut citer ici toutes les victoires qu'il a remportées à la tête de l'équipe du Racing. Ce qu'il faut dire de lui, ce qui explique pourquoi nous avons tenu à le faire figurer dans la galerie des célébrités sportives, c'est que, non seulement athlète, mais sportsman parfait, ce qui est tout différent, Rutherford est un de ceux qui, par leur prestige de joueurs, à la fois brillants et corrects, ont fait le plus pour le développement du rugby en France. Détail à noter: il est, parmi tous ceux qui ont un nom dans le monde sportif, un des rares en lesquels l'envie ou la calomnie ne se manifeste jamais.

Athlète au corps élancé, aux yeux doux, aux gestes mesurés, Rutherford est l'arbitre rêvé pour un match sérieux, et c'est en exerçant cette fonction délicatement pacifique qu'il se consolera de ne plus prendre une part active à la partie.

A. F.

LE CHAMPIONNAT DU SUD-EST DE CROSS-COUNTRY.

Ce championnat, disputé à Tassin et environs (près Lyon), sur 14 k. 500, a été l'occasion d'une victoire pour le Lyon Olympique, dont les six coureurs sont arrivés dans les huit premiers, triomphant facilement du Football-Club de Lyon (tenant depuis 2 ans), et de l'Amicale Sportive, laquelle, cependant, est très en progrès.

Voici le classement:

1. Belin, de Dijon (L.O.), 44 m. 20s.; 2. Barrioz (L.O.), à 80 mètres; 3. Faure (A.S.L.), à 2 mètres, dont la jolie course est à signaler; 4. Fatigué; 5. Denis; 6. Phalanchet (L.O.); 7. Colliex (F.C L.); 8. Girard (L.O.); 9. A. Roméas (F.C L.); 10. Mage (F.C.L.); 11. Cagnon (F.C.L.); 12. Forest (L.O.); 13. Guigue (L.O.); 14. Gerbault (A.S.L.); 15. Cordin (A.S.L.); 16. Roméas (F.C.L.), etc.

Classement par équipes: 1re, L. O., 26 points; 2e, F. C. L., 64 points; 3e, A.S.L., 81 points.

Le départ du Championnat du Sud-Est de Cross-Country

LE CHAMPIONNAT DE BRETAGNE D'ASSOCIATION

La finale du Championnat de Bretagne de football association a été jouée dimanche dernier à Rennes, entre les équipes premières du Stade Rennois et de l'Union Sportive Servannaise. Cette dernière, entièrement composée d'Anglais de Saint-Servan, a été battue par 2 buts à rien. L'équipe du S. R., une des plus jeunes Sociétés bretonnes, était composée ainsi:

But: Carchouren; arrières: Peter, Jannin; demis: Montouau, Lemainais, Guibert; avants: Duchesne (cap.), Lemoine, Hamon, Etienne.

L'équipe du Stade Rennois gagnante du Championnat de Bretagne

AVANT LE NATIONAL

L'entraînement bat son plein en vue de la grande épreuve de cross-country, le Championnat de France, dit "Cross National", qui se disputera dimanche prochain. Nos deux photographies représentent les deux grandes équipes rivales, le Racing Club et la Société Athlétique de Montrouge, à l'entraînement sur le parcours de l'épreuve.

Le R. C. F. à l'entrainement

La S. A. M. à l'entrainement

LE CROSS DES BATAILLONS DE LA SEINE

La diffusion du sport dans l'armée devait avoir pour conséquence son développement dans les sociétés d'instruction militaire qui jusqu'ici s'étaient cantonnées dans les exercices purement militaires et la gymnastique. Un des groupements les plus importants, celui des Bataillons de la Seine, faisait disputer dimanche, pour ses débuts, un cross-country dans les bois de Ville-d'Avray. Dauphin, des Défenseurs de Paris, et Emile Just, des Touristes de Paris, sont arrivés 1er dead heat. Parmi les personnes présentes, le capitaine Dusseau, du 57; les lieutenants Binet, du 113e; Culle, du 76e; Fizelier, instructeur du Garde-à-Vous; Allègre, président des Touristes de Paris, etc.

Un passage sous bois du Cross des Bataillons de la Seine

LE CROSS DU CLUB SPORTIF BENOISTON

Le C. S. de la maison Benoiston faisait disputer dimanche dernier, à Saint-Cloud, sur 12 kilomètres son premier championnat de cross-country, dont le premier prix avait été offert par M. Lefèvre, le dévoué président du club. La première place est revenue à Boineau qui a couvert la distance en 42 m.

Dubrau, 3e. Boineau, 1er. Toussaint, 2e.
Les trois premiers du Cross du C. S Benoiston.

Le C. S. Benoiston, dont la création est toute récente, peut être fier de ce premier début qu'il ne compte que confirmer dans le Cross National.

BLOC-NOTES

CHASSE

Avis aux gardes et aux chasseurs.

Le Saint-Hubert-Club de France (S.H.C.F.), la jeune et puissante Société qui a déjà tant fait pour eux, met au concours les meilleurs moyens de détruire leurs grands ennemis, les renards.

Le programme comprend deux concours distincts: l'un pour les meilleurs procédés de piégeage; l'autre pour les meilleurs moyens de destruction sans emploi de piège (déterrage, enfumage, procédés chimiques, etc.).

Ces concours sont ouverts jusqu'au 1er juin 1904.

Chasseurs et gardes particuliers, champêtres ou forestiers sont conviés à y prendre part.

M. le ministre de l'Agriculture y offre deux médailles d'or et deux médailles de vermeil; des primes de 100 francs et de 50 francs et plusieurs médailles d'argent sont offertes par le S. H. C. F.

Demander le programme contenant les conditions des concours et tous autres renseignements au secrétariat du Saint-Hubert-Club de France 7, rue d'Athènes, Paris.

LE BULLETIN DE MICHELIN

SI LES RÉPARATIONS DEMANDENT BEAUCOUP DE TEMPS, C'EST QUE LA NÉGLIGENCE DE NOS CLIENTS EN EST LA PRINCIPALE CAUSE.

Dans un de nos premiers articles, nous avons déjà dit à cette même place que la négligence de nos clients était souvent une des causes pour lesquelles nous ne réparions pas plus rapidement les objets détériorés qu'ils nous adressent.

Beaucoup de chauffeurs ont suivi nos conseils et ils seront certainement les premiers à reconnaître qu'ils s'en sont toujours bien trouvés; mais ils sont toujours légion ceux qui nous adressent leurs envois sans les annoncer ou les munir des précieuses étiquettes.

Aussi, nous croyons leur rendre service en examinant à nouveau cette question des envois.

Sur les innombrables colis que nous recevons journellement, il y en a tout au plus 50 0/0 qui sont annoncés par une lettre de l'expéditeur et munis d'une étiquette indiquant son nom et son adresse

Ces colis sont, bien entendu, déballés les premiers et leur contenu est aussitôt mis en main; pour les autres, nous sommes obligés de faire des recherches et forcément il en résulte un retard en rapport avec la longueur de ces recherches.

Ainsi, un colis nous arrive sans étiquette: pour savoir à qui il appartient, nous sommes obligés de compulser les feuilles d'expédition que nous remet la gare de notre ville.

Lorsque l'expédition est faite en postal, la chose est encore facile, car ordinairement les renseignements que nous cherchons ont été indiqués par l'expéditeur lui-même.

Mais s'il s'agit d'une grande vitesse, cela est beaucoup plus compliqué, car lesdits renseignements ont été portés par les employés du chemin de fer et tout le monde sait avec quelle facilité on arrive à déchiffrer les signes hiéroglyphiques qu'ils tracent dans le feu des expéditions.

Enfin, les adresses que nous trouvons ainsi ne sont pas des plus complètes; si nous trouvons le nom de l'expéditeur et quelquefois celui de la gare de départ, c'est très rarement que nous pouvons obtenir le nom de la rue et son numéro.

Dans ces conditions, vous voudrez bien admettre, chers lecteurs, que si le client ne nous a pas écrit en même temps qu'il nous a fait son envoi, nous nous trouvons fort embarrassés.

Un colis expédié par M. Durand, de Bordeaux ou de Lille, reste forcément en souffrance jusqu'à ce que d'autres indications viennent nous aider dans nos recherches.

Admettons un instant que M. Durand ait mis à son colis une étiquette mentionnant d'une manière très lisible son nom et son adresse complète, mais qu'il ait oublié de nous annoncer cet envoi et de nous donner ses instructions à son sujet.

Dès la réception de cet envoi, nous rechercherons si nous n'avons pas une lettre qui l'annonce, puis nous déballerons le colis; son contenu sera minutieusement examiné, les détériorations de chaque objet seront notées avec soin, et nous déciderons du genre de réparation qu'il y a lieu de leur faire subir pour les remettre en parfait état, puis nous écrirons à M. Durand pour lui faire connaître tout cela.

Mais nous ne remettrons pas les objets à l'atelier pour les faire réparer.

Pourquoi? dites-vous.

Mais tout simplement parce que nous ignorons si M. Durand est de notre avis, et comme c'est lui qui paiera, il est bien juste qu'il accepte d'abord ce que nous lui proposons.

Nous émettons des opinions, c'est aux clients de donner des ordres.

L'enveloppe ou la chambre à air lui a peut-être paru en meilleur état qu'elle ne l'est réellement, elle peut présenter de graves lésions internes qui passent inaperçues au profane, mais n'échappent pas à l'œil exercé de notre personnel chargé spécialement d'un tel examen; par suite, le client peut trouver le prix de la remise en état un peu trop élevé.

Peut-être aussi désirait-il seulement la réparation de certaines détériorations ou encore des renseignements sur ces détériorations.

Nous attendrons donc la réponse de M. Durand pour faire effectuer la réparation des objets qu'il nous a adressés, car s'ils étaient réparés lorsque ses ordres nous parviendront, il nous serait impossible de pouvoir modifier ce qui a été fait ou fournir les renseignements demandés.

En admettant que cette réponse soit faite par retour du courrier, ce qui, entre parenthèse, est assez rare, **il n'existe pas moins un retard de trois ou quatre jours qui aurait été évité si une lettre avait accompagné l'envoi.**

Nous devons également signaler que nous recevons parfois des envois qui sont bien étiquetés et bien annoncés par lettre, mais malheureusement **le nom de l'expéditeur n'est pas le même que celui du signataire de la lettre.**

Voici ce qui s'est produit: un chauffeur nous a annoncé un envoi en nous donnant tous les renseignements nécessaires, puis il a chargé un ami ou son domestique de nous faire parvenir l'envoi. Celui-ci, par inattention, a fait l'expédition à son nom. De là, recherches et retard; dans de pareils cas, il nous est, en effet, arrivé d'écrire à l'expéditeur pour lui demander des instructions et d'écrire en même temps à la personne qui nous avait annoncé l'envoi pour la prévenir que celui-ci ne nous était pas encore parvenu.

Nous demanderons aussi à quelques-uns de nos clients, non pas de changer leur signature, mais d'indiquer sur leurs lettres d'une manière bien lisible leurs nom, prénoms et adresse. Ils nous rendront service en nous évitant bien des recherches et ils nous permettront de leur donner plus rapidement satisfaction.

Nous profitons de l'occasion qui nous est offerte pour informer nos clients que nous avons actuellement plusieurs enveloppes et chambres à air qui attendent que leurs propriétaires veuillent bien les réclamer.

Ces objets nous ont été adressés l'an dernier des quatre coins de la France et quelques-uns même de le ranger, les instructions que nous avons demandées ne sont pas venues, quelques-unes même de nos lettres nous sont revenues avec la mention de la poste « parti sans laisser d'adresse ».

Si pareil fait se renouvelle en 1904, nous serons donc obligés d'avoir un magasin spécial réservé aux abandonnés.

Nous prions donc instamment ces insouciants propriétaires de vouloir bien nous faire connaître au plus tôt quelle destination nous devons donner à leurs envois.

Michelin et Cie.

FINANCE

Epargne et Spéculation

Tandis que la spéculation était fortement éprouvée par la liquidation du 15 février, l'épargne trouvait l'occasion de placements avantageux. Et la preuve qu'elle en a profité, c'est que tous les titres qui se tiennent à l'abri de l'agiotage ont monté: les porteurs de rentes étrangères pensaient justement qu'il était judicieux de les remplacer dans leurs portefeuilles par des valeurs industrielles. Et c'est en vertu de ce raisonnement, mis en pratique, que, devant la tourmente qui soufflait à la Bourse, on a observé la résistance des Mines d'or du Transvaal, des Charbonnages des Alpes, des Micro-Phonographes Bettini (qui, à peine introduits sur le marché, ont déjà gagné une plus-value supérieure à 40 fr.), des Mines d'Anthracite de Regny, des Charbonnages de Melincourt et de Matallana, des Zincs de Styrie et d'autres valeurs du même ordre.

En temps troublé, l'argent est mieux placé là, certes, qu'en fonds d'État, trop impressionnés, toujours, par les événements politiques.

C. Levrai.

AUTOUR DES SPORTS

LE CHAMPIONNAT DU SUD DE RUGBY

La partie finale du Championnat du Sud de football rugby s'est jouée dimanche à Toulouse entre les équipes premières de l'Union Sportive de l'Ecole Vétérinaire et le Stade Olympien des Etudiants de Toulouse. Après un jeu très dur, entrecoupé de mêlées confuses, les Vétérinaires ont remporté la victoire par 8 points (3 essais dont un converti en but) à rien au Stade Olympien. Ce dernier possédait le titre depuis sept ans ; il a joué la déveine, car deux de ses meilleurs équipiers, Huggins et Jauze, indisposés, ont dû être remplacés.

L'équipe de l'U. S. des Vétérinaires de Toulouse gagnante du Championnat du Sud.

LE CHAMPIONNAT DU LITTORAL DE CROSS-COUNTRY

Dimanche, s'est disputé, à Marseille, le Championnat du Littoral de cross-country. Le parcours de 16 kilomètres, dans les environs de Saint-Julien, a été couvert par Baille, du Sporting Club de Marseille, en 1 h. 2 m. Derrière lui, se sont classés : Frèze, 2e, Georges, 3e. Seuls, les coureurs du Sporting Club ont terminé le parcours.

Le départ du Championnat de Cross du Littoral

UN AÉRODROME AMÉRICAIN

Celui dont nous présentons la photographie à Santos-Dumont, lors de son dernier voyage en Amérique. Il est situé à proximité de la piste de Manathan Beach, à vingt milles de New-York et à cinq cents mètres environ de l'Océan. Actuellement inoccupé, on prête à Santos-Dumont l'intention d'en faire à nouveau le hangar des dirigeables qu'il a amenés avec lui de l'autre côté de l'Océan.

Un aérodrom américain.

Les Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

0 FR. 75 la ligne de 40 lettres

Petites annonces commerciales :* 1 fr. 50 *la ligne.

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

Il ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances Spéciales**, *20, rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** envoient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41.

Société Franco-Américaine

E. LAMBERJACK, *directeur.*

Les premières Marques du Monde sont les Voitures

Mercédès	Voitures légères
Panhard - Levassor	Bayard-A. Clément
F. I. A. T.	Renault frères

MORS

Se trouvent : 95, Boulevard Gouvion-Saint-Cyr, 95

Téléphone : 553-33

Adresse télégraphique : LAMBERJACK-PARIS

AUTOMOBILES

Une Voiture électrique de la Société des Voitures électromobiles, landaulet 4 places en parfait état de marche, carrosserie en parfait état, à vendre au prix de 4.000 francs, visible au Palais de l'Automobile, 218, boul. Pereire. (2049)

Monsieur, dans ses relations avec particuliers, se charge de vendre, sans frais, à bref délai, auto dont on désire se défaire. Devos, p. r., bur. 83. (1364)

Les chauffeurs trouveront au GRAND GARAGE CENTRAL, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre) une installation unique. Un atelier de réparations où ne sont employés que des mécaniciens sortant des grandes maisons d'Automobiles.

De plus, le Grand Garage Central tient à la disposition des chauffeurs des voitures d'occasion de toutes les grandes marques, voitures vérifiées et revues avec le plus grand soin avant d'être livrées au client.

On trouve au Grand Garage Central, 4, rue Buffault, les voitures Darracq 1904. (1365)

Panhard, Renault, de Dion, etc., etc. Demandez la liste des voitures **neuves** et **d'occasion** à l'*Intermédiaire*, 17, rue Monsigny, Paris. (1366)

Auto-Palace, 77 *bis*, aven. de la Grande-Armée. Tél. 524-27. Agence principale de vente pour les voitures DE DIETRICH, Panhard et Levassor, Mors, Renault frères, etc., avec carrosseries de grand luxe, au gré des clients. Garage modèle. Atelier de réparations. (1367)

Grand choix de moteurs de Dion et Aster d'occasion, de toutes forces. Je vends et j'achète tous les moteurs de ces deux marques. Accessoires en gros, 263 *bis*, boulevard Pereire, Paris. (1368)

A vendre :
A CLEMENT-BAYARD 12 HP, tonneau, occas.
DIETRICH 1903, 24 ch., double-phaéton, occasion.
PANHARD-LEVASSOR, 24 ch., tonneau, occasion.
PANHARD-LEVASSOR 1903, 15 ch. doub.-ph., occ.
CLEMENT, 8 ch., tonneau, occasion.
DE DION, 9 ch., tonneau, occasion.
RENAULT, 8 ch., double-phaéton, occasion.
Cab. DE DION, carrosserie Kellner, occasion.
G. RICHARD, 10 ch., double-phaéton, occasion.
Coupé DE DION-BOUTON, 6 ch. direction intérieure, carrosserie d'été, 2 places.
Vente — Achat — Echange.
E. Loste, 37, rue Brunel. Téléphone 555-43. (1369)

Châssis Renault, 1904, 10 chx, 2 cyl. Riégel, 5, rue Brunel. (1370)

Châssis Panh. 10 ch. à vendre. Occ. Natin, p. r. bur. 48. (1371)

CARTES POSTALES

Pauc Pierre, au Lycée de Toulouse, échange cartes. (1372)

CHIENS

Grand Chenil Parisien, 500 médailles. Chiens de toutes races. Ravry, 4, r. de l'Etoile, Paris. (1373)

COURS ET LEÇONS

Cours d'instruction par correspondance pour jeunes filles et petits garçons, dirigé par Mlle E. Smyth, professeur de la Ville de Paris, 10, rue Lalo, Paris. (1374)

OCCASIONS

Bicyclette "La Française" en très bon état, ayant très peu roulé, à vendre 125 francs.
Bicyclette Clément, bon état, à vendre 75 francs.
S'adr. : Marius Heng, 33, r. Bergère, Paris. (1375)

A céder Gymnase en pleine prospérité, installation moderne complète. S'adr. à l'*Indicateur Nimois des Ventes*, 4, rue Régale, Nîmes. (1376)

PRODUITS ALIMENTAIRES

Huile d'Olive, demande représentants. Durand, rue Réattu, Arles-sur-Rhône. (1377)

OFFICIERS MINISTÉRIELS

MAISON à Paris, r. Vineuse, 14 et 14 bis. Cont[e] 567[m]. M. à p. 120.000 f. Adj. s. 1 ench. ch. not. Paris, 15 mars. Me Prud'homme, not., 6, r. Gaillon.

VENTE au Palais, le 9 mars 1904, à deux heures.
Immeuble sis à Paris.
RUE DE BELLEVILLE, N° 38
Revenu brut, 17.172 fr.
Mise à prix : 170.000 francs.
S'adresser à Me Delihu, avoué, boulevard Saint-Denis, 24, dépositaire d'une copie de l'enchère ; Mes Gillet, Marquis-Boudaille et Johanet, avoués ; et Me Prud'homme, notaire, rue Gaillon, 6.

MAISON à PARIS, angle boul. de Charonne, 36 et r. Auger, 2 et 4. C[e] 463[m]. Rev. br. 6.568 f. M. à p. 50.000 f. A adj. s. 1 ench. ch. not. à Paris, le 8 mars. S'ad. à Me Cotelle, not., 25, b. Beaumarchais.

VENTE au Palais, le 9 mars 1904, à deux heures.
MAISON A CLICHY (SEINE)
Rue Jeanne-d'Asnières, n° 4.
Revenu. . . . . 1.700 francs environ
Mise à prix. . . . . 20.000 francs.
S'adres. à Me Passion, avoué, 53, rue de Rivoli ; Mes Thomas et Giry, avoués et à Me Taupin, notaire à Clichy.

PROPRIETE de camp. dite "Les Gdes Vallées", à Milly (S.-et-O.). C[e] 125 hect. 28 env. Chasse. M. à p. 40.000 f. A adj. s. 1 ench. ch. not. Paris, le 15 mars. S'ad. à Me P. Delapalme, not., 11, r. Montalivet

VOITURE CLEMENT 1902, 7 ch., 3 vit. max. 48. Rég. s. admiss. dais, glace, rideaux, marche parfaite. Tr. peu roulé. Essais s. place. Nomb. acc. Bandag chamb. à air. Me Marnier, not., Veargues (Cher).

L'AGENCE DES
VOYAGES UNIVERSELS
organise en février et mars 1904 les excursions suivantes que nous recommandons à nos lecteurs :

1° **Excursion en Algérie et Tunisie, avec Sousse et Kairouan.** — Du 24 février au 17 mars 1904. Prix à forfait de 965 francs à 1.235 francs, suivant la classe et l'itinéraire.

2° **Excursion en Espagne, à Gibraltar et au Maroc** *(les Fêtes de Séville).* — Du 10 mars au 4 avril 1904. Prix à forfait : 1re classe, 1.430 francs ; 2e classe, 1.330 francs, avec une excursion facultative aux « Iles Baléares ». Supplément de 240 francs en 1re classe.

3° **Excursion en Espagne** *(les Fêtes de Pâques à Séville).* — Départ le 20 mars. Retour le 14 avril 1904. Prix à forfait : 1re classe : 1.150 francs.

4° **Excursion en Italie** *(la Semaine sainte à Rome).* — Départ le 24 mars. Retour le 20 avril 1904. Prix à forfait : 1re classe, 925 francs ; 2e classe, 860 francs, avec une excursion facultative en Sicile. Supplément en 1re classe : 500 francs ; 2e classe : 450 francs.

5° **Excursion aux Fêtes de Pâques à Rome.** Départ le 27 mars. Retour le 7 ou le 10 avril 1904. Prix à forfait : 1re classe, 515 francs ; 2e classe, 435 francs. Avec une excursion facultative à Naples. Supplément en 1re classe : 155 francs ; 2e classe : 138 francs.

Pour renseignements détaillés, programmes, souscriptions, s'adresser à l'Agence des « Voyages Universels », 17, faubourg Montmartre, 10, rue Auber, à Paris.

CADEAU
PRIME à TOUT ACHETEUR
et Envoi Gratis et Franco du Nouvel Album Illustré
Gd COMPTOIR NATIONAL d'HORLOGERIE
de BESANÇON (Doubs) - E. DUPAS, Directeur
La plus importante Fabrique de Montres, Pendules et Régulateurs
Chronomètre "LA NATIONALE"
PRÉCISION ABSOLUE GARANTIE

MOTEURS
pour Motocyclettes et Voitures
TRANSFORMATION DE MOTEURS

H. DECKERT & Cie
BUREAUX : 63, rue Bayen
USINE 20 rue Bacon
PARIS (XVIIe) Téléphone 552-49

La plus SIMPLE — La plus CONFORTABLE

Avant d'acheter une automobile
essayez la **BERLIET** modèle de
GRAND TOURISME 1904
12, Chemin des Quatre-Maisons, 12
LYON-MONPLAISIR

La plus SILENCIEUSE — La plus ROBUSTE

ENVOI DU CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

LAIT de VIOLETTES SAVON CRÈME POUDRE ESSENCE
GARANTI aux *FLEURS NATURELLES*, possédant les qualités requises pour la **BEAUTÉ** et la **FRAICHEUR** du **TEINT**
Se méfier des Produits artificiels. — SOCIÉTÉ HYGIÉNIQUE, Paris, et bons Parfumeurs

Imp. de Vaugirard, 152, rue de Vaugirard, Paris. — H.-L. Motte directeur.
Le Gérant : Jarrige.